LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLII - NUMERO 3 MARZO 1936 - XIV E. F.

LINEE CELERI PER LE AMERICHE
IL SUD AFRICA E L'AUSTRALIA

CROCIERE

ITALIA - FLOTTE RIUNITE - GENOVA • COSULICH S.T.N. - TRIESTE

I **vecchi** devono evitare tutte le cause che portano ad un sopralavoro degli organi digerenti e del cuore. Ora lo zucchero è facilmente e rapidamente digerito, è un alimento che non dà scorie nè prodotti tossici e perciò è istintivamente desiderato, specialmente dagli uricemici. Se si pensa che la vecchiaia è una specie di stanchezza di tutti gli organi e se si tiene presente l'ufficio ristoratore dello zucchero, si comprende come ai vecchi possa giovare.

I **bambini** trovano nello zucchero l'alimento per eccellenza. Tutti sanno con quale avidità i bambini lo appetiscono. In essi è la voce della natura che si palesa attraverso gli istinti.

dal Prof. G. Viale

ANNO XLII
1936 - XIV

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

Notiziario : Vita del T. C. I. – Comunicazioni – Ali nel Cielo – Automobilismo – Turismo – Tra i libri.
In copertina : Dubat (da un disegno a colori di Enrico Sacchetti).
Fuori testo : Carta dell'Africa Orientale ad 1 : 1.000.000 – 3°: *La regione del Tug Fafan.*

DUE NOMI DA RICORDARE

ALBENE

RHODIA

PER I VOSTRI ABITI, PER I TESSUTI DI SPICCATA ELEGANZA **ALBENE**

PER LA MAGLIERIA INTIMA E DA SPORT CHIEDETE SEMPRE **ALBENE**

PER LA VOSTRA ABITAZIONE, I VELI **RHODIA** CHE VOGLION DIRE: «IL SOLE NELLA CASA». I VELI CHE NON ASSORBONO POLVERE.

Il Cardinale Schuster al Touring Club Italiano.

Nel pomeriggio dello scorso 24 gennaio S. E. il Cardinale Schuster si è recato, in visita graditissima, al Touring Club Italiano, la cui Presidenza gli aveva ultimamente reso omaggio delle più recenti pubblicazioni.

Ricevuto ed ossequiato dalla Presidenza e da numerosi membri del Consiglio, l'Eminentissimo, dopo aver esaminato con vivo interesse le pubblicazioni del nostro Istituto, soffermandosi particolarmente sull'ultima edizione dell'*Atlante Internazionale* e sulle prime elaborazioni dell'*Atlante fisico-economico d'Italia* che, sotto la direzione dell'accademico Giotto Dainelli, è in corso di attuazione, sull'Albo d'onore dei visitatori ha voluto scrivere le seguenti nobilissime parole: « *Tutte le strade guidano a Roma* » - † *A. Ildefonso Card. Schuster, Arcivescovo - congratulandosi ed applaudendo all'opera saggiamente scientifica e socialmente umanitaria che fa sempre meglio conoscere ed amare la Patria - 24 gennaio 1936.*

Nel salone del Touring — dove, frattanto, si erano adunati tutti gli impiegati — il Presidente, Sen. Carlo Bonardi, rivolse all'Eminentissimo fervide ed elevate parole di omaggio per ringraziarlo della Sua onorifica visita.

Il Cardinale Schuster rispose elogiando l'attività del nostro Sodalizio: « Secondo una leggenda — Egli disse, fra l'altro — che ho sentita a Napoli, Iddio, compìta l'opera di creazione, fece un giro di ricognizione sull'orbe terracqueo, lasciando cadere una gemma sopra i posti più belli: ma, in vista di Napoli e del suo golfo mirabile, un intero cesto di gemme fu rovesciato. Se non proprio sopra la sola Napoli — aggiunse il Cardinale — certo sull'Italia cadde un cesto di gemme divine ». Ad ogni modo, leggenda a parte, far conoscere e quindi amare il volto vero e completo della Patria — non geografico solo ma anche spirituale — è degnissima cosa: per questo Egli si congratulava coi dirigenti e con gli impiegati del Touring e formulava per essi un augurio cordiale.

La presentazione del volume « Campania » a S. A. R. il Principe di Piemonte.

Il volume « Campania » della fortunata collezione « Attraverso l'Italia » è stato nel gennaio scorso presentato dalla Presidenza del Touring a S. A. R. il Principe di Piemonte che ha gradito l'omaggio ed ha avuto lusinghiere parole di simpatia per il nostro Sodalizio.

Negli stessi giorni il volume venne offerto alle più alte Gerarchie di Napoli e tutte mostrarono di apprezzare la pubblicazione, sia per i suoi meriti intrinseci, sia per l'alto significato che essa riveste, quale efficace strumento della costante opera di propaganda esplicata dal nostro Sodalizio per la migliore conoscenza della incantevole regione campana.

La distribuzione del « Campania » ai nostri Soci prosegue con ritmo veloce: circa la metà di essi ha ormai ricevuto il bel volume e ogni giorno 5000 esemplari escono dal nostro Ufficio Spedizioni per raggiungere i destinatari, che certo attendono la caratteristica busta bruna con giustificata impazienza.

Un « Prontuario delle distanze stradali ».

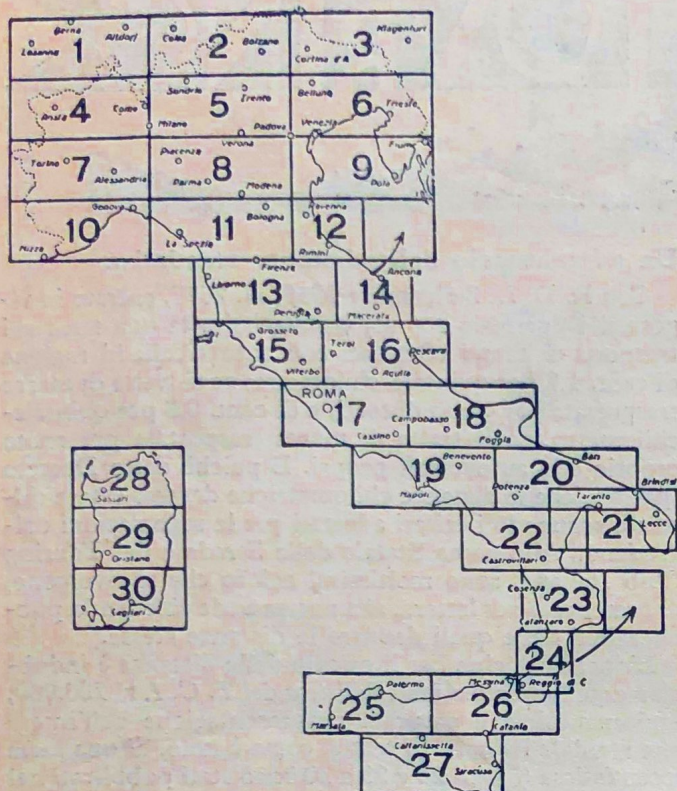
Con R. D. L. 2 dicembre 1935, N. 2097, entrato in vigore il 1° gennaio scorso, è stata istituita una tassa sui trasporti di merci effettuati con autoveicoli, in ragione di cent. 1,2 per quintale-chilometro, se si tratta di merce trasportata per conto di terzi, e di cent. 0,8 per quintale-chilometro, se si tratta di merce trasportata per conto proprio con autoveicoli propri. E poichè detto Decreto specifica che le distanze chilometriche devono essere calcolate seguendo i criteri adottati per le segnalazioni dall'Azienda Autonoma Statale della Strada e dal Touring Club Italiano, sono moltissimi coloro che si rivolgono, di presenza o per lettera, alla nostra Sede chiedendo pubblicazioni dalle quali dedurre le distanze stesse.

L'opera principe per il calcolo delle distanze è indubbiamente la *Carta Automobilistica del T. C. I.* al 200.000, aggiornatissima e accurata rappresentazione dell'intera rete stradale italiana. Si tratta, come è noto, di una carta recentissima (i fogli 21 e 23 a 30 sono stati pubblicati nel dicembre scorso), disegnata espressamente per uso dell'automobilista sulla base di documenti ufficiali aggiornati, e controllata dall'Azienda Autonoma Statale della Strada, dagli Uffici Tecnici Provinciali e Municipali, dagli Uffici del Genio Civile, da Consorzi di Bonifica e da un migliaio di Collaboratori locali. Per tutte le strade di grande comunicazione o di particolare interesse turistico, e anzitutto per le statali, che sono le arterie maggiormente percorse da automobili e autocarri, sono state segnate in rosso le distanze parziali o globali. Le distanze riportate per le strade statali sono ricavate da documenti gentilmente forniti dalla Direzione Generale dell'A.A.S.S. e sono quindi quelle ufficiali. Per le strade minori, in genere quelle comunali, le distanze non sono segnate, ma è facile misurarle con un decimetro o meglio con un compasso, tanto più che si tratta generalmente di brevi tronchi che si collegano alle grandi arterie.

Purtuttavia, nell'intento di facilitare e accelerare la ricerca delle distanze (che per lunghi percorsi, basandosi unicamente sulla carta, richiederebbe talora lunghe addizioni) il Touring e la Direzione Generale dell'A.A.S.S. hanno deciso di pubblicare, fra breve, un *Prontuario delle distanze stradali*. E' prevista, parimenti per iniziativa solidale del T.C.I. e dell'A.A.S.S., anche la pubblicazione di una guida itineraria che completerà il Prontuario; ma su questo argomento saranno dati particolari nel prossimo numero di questa Rivista.

La « Carta Automobilistica d'Italia al 200.000 ».

Come abbiamo già annunziato, è stata completata la pubblicazione della nuovissima *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000* in 30 fogli. Ne riproduciamo il quadro d'insieme, ricordando che ciascun foglio è in vendita al prezzo di L. 4 (più, per spese di spedizione, L. 1 per il 1° foglio e L. 0,20 per ciascuno dei successivi); la collezione completa dei 30 fogli costa L. 105, ivi comprese le spese di spedizione in Italia e Colonie. La Carta viene pubblicata anche in una speciale edizione in forma di Atlante, che prende appunto il nome

di *Atlante Automobilistico d'Italia* al *200.000*. Il I volume (*Italia Settentrionale*), solidamente rilegato in tela e con l'aggiunta di 106 piante di città per gli attraversamenti, è in vendita a L. 40 alla Sede del T. C. I., a L. 43 in Italia e Colonie e a L. 46 all'Estero.

E' attualmente in preparazione il II volume (*Italia Centrale, Meridionale e Insulare*) che sarà posto in vendita nella entrante primavera.

Il XV Campeggio del Touring.

Anche quest'anno, come già nel 1934, le candide tende del *Campeggio del Touring* verranno innalzate sopra i 2000 metri di altitudine e precisamente a 2235 m. nel gruppo dell'Adamello presso il Rifugio Prudenzini, sull'ultimo ripiano della Val di Salarno in una ridente conca di pascoli circondata da severe vette di alto interesse alpinistico.

In meno di 3 ore i campeggianti potranno raggiungere, dall'attendamento, il Passo di Salarno, soglia del fantastico e meraviglioso regno bianco dell'Adamello, il vastissimo Pian di Neve che vide l'eroismo dei nostri Alpini in guerra e accoglie oggi, anche in estate inoltrata, gli appassionati dello sci, offrendo loro una vasta e varia palestra per l'esplicazione dell'attività sportiva preferita.

Campeggio di alta montagna dunque, quello di questo anno, da cui non sarà tuttavia disgiunta, come è nelle tradizioni di queste manifestazioni promosse dal nostro Sodalizio, la possibilità, anche per il semplice escursionista e turista, di effettuare numerose, belle e facili passeggiate e gite verso le mete più accessibili nei dintorni dell'attendamento: con poca fatica tutti potranno provare la soddisfazione di raggiungere le nevi eterne dei 3000 metri. E probabilmente i Campeggianti potranno dedicarsi anche al turismo nautico — non è un controsenso — chè già si pensa alla possibilità di dotare di leggere imbarcazioni il pittoresco azzurro specchio del vicino lago di Salarno.

La Sezione di Brescia del C. A. I. ha gentilmente concesso, con cameratesco spirito di collaborazione, l'uso esclusivo del Rifugio, un'elegante costruzione di 2 piani a forma di villetta, dedicato alla memoria del brenese Paolo Prudenzini, geniale, diligente ed amoroso illustratore dei monti della Val Camonica, ove verranno sistemati alcuni servizi dell'attendamento. Anche il Comune di Valsaviore ha voluto contribuire alla realizzazione del Campeggio nella propria valle, ancora troppo poco nota, mettendo con squisita cortesia a disposizione nostra il terreno e accordandoci la sua tangibile collaborazione per l'impianto del Campeggio stesso.

All'interesse paesistico e alpinistico della zona, alle sacre memorie del valore esplicato e dei sacrifici sopportati con indomito coraggio dai soldati d'Italia, alla bellezza di questa forma di villeggiatura all'aperto, sana, lieta e semplice, si aggiunga che la via d'accesso offre una successione di meravigliosi quadri indimenticabili e si potrà affermare fiduciosi sin d'ora che anche al prossimo Campeggio arriderà, come sempre, il più lusinghiero successo.

I Soci che hanno già partecipato ai precedenti, siamo certi, risponderanno con entusiasmo all'appello. Chi invece teme ancora le incognite di una villeggiatura in alta montagna sotto la tenda, si affidi al Touring e non andrà deluso.

Una nostra escursione al Golfo di Napoli.

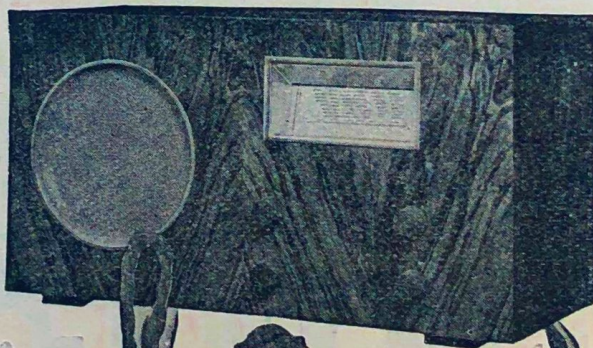
Siamo lieti di annunciare sin d'ora ai Soci che nel prossimo maggio verrà organizzata dal nostro Sodalizio un'escursione-crociera al Golfo di Napoli, per la quale è previsto un itinerario quanto mai suggestivo.

Il viaggio di andata e ritorno da Genova a Napoli si effettuerà per mare coi due più grandi e lussuosi transatlantici italiani, il « Rex » e il « Conte di Savoia » e il soggiorno a Napoli e dintorni sarà improntato alla consueta signorilità delle escursioni organizzate dal Touring.

Ai partecipanti verrà offerta l'opportunità di visitare la splendente metropoli del Mezzogiorno nei suoi varî aspetti di grandiosità, modernità, paesaggio incomparabile e dovizia di tesori artistici e storici. La visita del Museo Nazionale integrerà quella degli scavi di Pompei e di Ercolano. Nei dintorni, il programma contempla la visita di Capri, di Sorrento, della costa amalfitana, del Vesuvio e dei Campi Flegrei.

Anche chi conosce già questa incantevole regione, troverà nell'itinerario della nostra escursione nuovi obiettivi del più alto interesse turistico, quali la Grotta Verde di Amalfi, la nuova strada panoramica per eccellenza che

Si sta bene in casa propria

"La Voce del Padrone"
TUTTA EUROPA
a vostra disposizione!
SUPERETERODINA A CINQUE VALVOLE - ONDE MEDIE E CORTE
ERIDANIA II
A RATE L. 250 IN CONTANTI E OTTO RATE DA L. 115
L. 1100 (Esclusa tassa EIAR)
MILANO (1-10) - Gall. Vitt. Eman. 39 (Lato Tommaso Grossi) Tel. 89.031
ROMA ..... - Via del Tritone, 88-89 .... Tel. 41.577
ROMA ..... - Via Nazionale, 10 .... Tel. 485.688
NAPOLI (109) - Via Roma, 266-269 (P. Funicolare Centr.) Tel. 25.988
TORINO (108) - Via Pietro Micca, 1 .... Tel. 47.983
AUDIZIONI E CATALOGHI GRATIS PRESSO I NOSTRI RIVENDITORI IN TUTTA ITALIA.
Radio
CELLA sicep
LA VOCE DEL PADRONE

sale da Amalfi all'altipiano di Agerola e scende quindi su Castellammare di Stabia, gli scavi di Ercolano e, in Napoli stessa, i nuovi quartieri-giardino di Posillipo.

E' prevista una sosta a Sorrento ove l'incanto delle serate sul Golfo verrà aumentato, se possibile, dai caratteristici canti e dalle danze popolari.

Il viaggio, che verrà organizzato col concorso della C. I. T., si prospetta quindi del più grande interesse e non dubitiamo che i Soci vorranno approfittare numerosi dell'opportunità loro offerta dal Sodalizio di visitare, quella che è considerata una delle più belle regioni d'Italia.

Il programma dell' escursione-crociera viene inviato gratuitamente a richiesta.

Per la storia.

S. E. il Gen. Pietro Maravigna, Comandante del II Corpo d'Armata in Africa Orientale, ci scrive, e noi ben volontieri pubblichiamo:

« Ricevo e leggo regolarmente *Le Vie d'Italia*. In uno degli articoli ho però rilevato un'inesattezza: che la strada Mareb-Adua fu fatta dagli operai. Nessun operaio, ma esclusivamente due compagnie del Genio e Fanti miei. Ciò per la storia ».

Un esempio da imitare.

Altri Soci Vitalizi, oltre quelli di cui abbiamo pubblicato i nomi negli ultimi fascicoli, hanno voluto rimborsare al Touring la somma integrativa occorrente per la conversione della loro quota vitalizia in Rendita 5 %, ed a tale scopo hanno inviato al Sodalizio un assegno di L. 22,50. Ne pubblichiamo i nomi:

Dott. Pino Bertagnolli, Trento; Pericle Gianoli, Milano; Agron. Ugo Zanardi, Postumia Grotte; Francesco Salmeri, Venezia; Dott. Eugenio Severini, Cons. T.C.I. per Casal Velino; Giovanni Fenaroli, Alzano Lombardo; Prof. Rag. Guido Capella, Milano; Carlo Placci, Firenze; Comm. Dott. Renato Brambilla, Torino; Cav. di Gr. Cr. Ugo Gioppi, Venezia; Rag. Luigi Noera, Palermo; Ammiraglio di Squadra Giuseppe Notarbartolo di Sciara, Venezia; Achille Nava, Bellano; Generale Gualtiero Selby, Roma; Comm. Guido Contesso, Genova; P. Emilio Corti, Moncalieri; Prof. Emma Ottolenghi, Livorno; Giovanni Berti Marini, Todi; Rag. Cav. Ulisse Gandola Quadrio, Lecco; Geom. Celeste Piccone, Alessandria; Dott. Filippo De Filippi, Settignano; Gennaro Costagliola, Napoli; Dott. Livio Vivaldi, Roma; Walter Odone, Genova.

Ai fotografi dilettanti.

A corredo dell'8° volume di « Attraverso l'Italia », attualmente in preparazione per il prossimo anno, verranno eseguite, come per i volumi precedenti, quattro belle tavole a colori, in tricromia.

La Puglia, la Lucania e la Calabria, che troveranno nelle pagine di quest'opera la loro sintetica rappresentazione, se non offrono al turista opere pittoriche come quelle che sono raccolte nei principali Musei del nostro Paese ci apprestano tuttavia, come nobile argomento a queste tavole, splendide visioni di paesaggio e suggestive opere architettoniche alle quali il radioso sole meridionale conferisce la più ricca gamma di colori.

Ciò nondimeno, sia la scelta dei soggetti, sia la loro esecuzione pratica con buoni risultati tecnici, non sono facili, anche perchè, come i Soci sanno, aspiriamo costantemente a giungere più vicini che sia possibile alla perfezione. E' per questo che prima di accingerci a eseguire appositamente nuove fotografie, desideriamo renderci conto di quanto è già stato fatto sull'argomento in tema di vedute a colori, autocromie, divisione, ecc. Ci rivolgiamo quindi, come abbiamo già fatto per le fotografie

in nero di quest'opera nel numero dell'ottobre 1935, a quei nostri Amici che si sono cimentati nel nobilissimo ramo della fotografia a colori o che si sono dedicati a collezioni di questo genere di vedute, pregandoli di volerci segnalare gli elementi riguardanti le tre regioni nominate, che potrebbero eventualmente mettere a nostra disposizione, specificandone il soggetto, la località e la data di esecuzione.

Si tratta di mettere in valore, non solo la produzione di quelle ditte specializzate e conosciute che già hanno collaborato all'opera del Touring, ma anche le attività meno note, di carattere privato, talora esercitate con particolare impegno e inclinazione da dilettanti appassionati e che spesso raggiungono risultati sorprendenti per perfezione, se trattasi di esecuzione fotografica, o per ricchezza e importanza, quando si tratti di collezioni.

Naturalmente, per ogni soggetto riprodotto verrà corrisposto un equo compenso, fermo restando, da parte della Direzione del Touring, l'obbligo di restituire gli originali a pubblicazione avvenuta e di citare il nome del otografo in calce alle tricromie.

La « Campagna del mezzo milione ».

Secondo quanto stabilisce il regolamento della « *Campagna del mezzo milione* » sono state estratte a sorte fra i possessori del 5° e 6° centinaio di « Buoni-Premio » rilasciati ai Soci partecipanti alla « Campagna » stessa, altre due copie dell'*Atlante Internazionale* col relativo commento geografico-statistico *Gli Stati del Mondo*.

Il premio del 5° centinaio è toccato in sorte al Sig. Luigi Parmigiani, Console del T. C. I. per Sesto S. Giovanni, e quello del 6°, al Sig. Giuseppe Luciano, Delegato del T. C. I. per Brisbane (Queensland, Australia). Coloro che non conoscessero le norme della « Campagna » richiedano al Touring, anche mediante semplice biglietto di visita con le iniziali « C.M.M. », lo stampato che porta il regolamento del concorso, e non dimentichino che il primo capoverso del regolamento stesso esprime un'affermazione quanto mai lusinghiera: *Per ogni nuovo Socio, un premio!*

« Le Vie d'Italia e del Mondo ».

L'interessante fascicolo di marzo de *Le Vie d'Italia e del Mondo* si apre con un articolo di L. Pernier, intitolato *Lictoria Parva*, riguardante un'ardita e feconda iniziativa italiana che, scoprendo i resti dell'antichissimo palazzo minoico di Creta, ha riportato la vita in una zona dell'isola, già deserta e insalubre. Nello stesso fascicolo S. E. G. Tucci illustra il *Manosarovar, lago sacro del Tibet*, da lui visitato accuratamente nel corso dell'ultima Spedizione tibetana; U. Ademollo espone i problemi e i tormenti della *Cina propria* dal 1911 ad oggi; G. Gerola evoca la leggendaria figura di *Prete Gianni*, antico sovrano d'Etiopia, di cui parlano le cronache e le relazioni dei nostri viaggiatori; F. Morton ci porta *Tra foreste e vulcani del Guatemala*, a mirare gli incanti della vegetazione dei Tropici, in quella suggestiva terra dei Maya così spesso agitata da convulsioni telluriche; E. Angelini ci guida in un ambiente più sereno, attraverso i parchi e le sale di *Potsdam*, memori di Federico il Grande e di Voltaire. Completa il ricco fascicolo un gruppo di tricromie di *Ercolano*, accompagnate da un articolo esplicativo sulla storia della tragica città.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa L. 40,50 (Estero L. 65,50); l'abbonamento semestrale L. 20,50 (Estero L. 33). Abbonamento cumulativo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* e *Le Vie d'Italia:* L. 51 (Estero L. 88).

Comunicazioni

Riduzioni ferroviarie.

Ne indicheremo, questa volta, alcune delle più importanti, raccomandando, come sempre, agli interessati di rivolgersi a tempo opportuno alle biglietterie delle stazioni ed agenzie di viaggio per avere conferma delle riduzioni stesse e maggiori particolari.

Sono attualmente in corso le facilitazioni (riduz. del 50 % per viaggi di andata-ritorno) per la « Primavera Siciliana » fino al 15 maggio; per Sanremo fino al 15 aprile; per Tripoli fino al 31 maggio; per Roma fino al 28 ottobre.

Col 20 marzo avranno inizio le facilitazioni in occasione delle manifestazioni varie indette dall'Azienda Autonoma di cura di Merano. Nello stesso mese avranno pure inizio le facilitazioni per Firenze per le varie manifestazioni indette, in quella località, dal Comitato della « Primavera Fiorentina ».

Per quanto riguarda Roma e i Santuari italiani, tengasi presente che vigono le facilitazioni speciali, per viaggi individuali e in gruppo, della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem »: tengasi pure presente che, nell'occasione dei varî congressi che si riuniranno quest'anno a Roma durante l'Esposizione mondiale della Stampa Cattolica, saranno accordate eccezionali facilitazioni ai congressisti provenienti dall'estero e precisamente: la riduzione del 70 % per il viaggio individuale di andata-ritorno e la riduzione del 50 % per quattro viaggi supplementari. Ai congressisti verrà rilasciato uno speciale libretto a tagliandi. Finora sono previsti i seguenti congressi: Congresso della « Bonne Presse », Congresso dei giornalisti cattolici, Congresso radio-diffusioni educative, Congresso cinema cattolico, Congresso teatro cattolico, Congresso maestri del catechismo, Congresso servizio sociale, Congresso pubblicità cattolica, Congresso scienziati cattolici, Congresso stampa missionaria, Congresso preservazione della fede, Congresso decorati dell'ordine di S. Silvestro.

Qual'è il rapporto del prezzo dei biglietti tra le diverse classi in Italia e all'estero?

Lo rileviamo dalla *Tecnica Professionale* dello scorso gennaio e lo riproduciamo qui appresso, ritenuto che esso possa avere un interesse di curiosità per il lettore. Agli effetti del confronto i prezzi della 1ª e della 2ª classe sono considerati rispetto a quelli della 3ª.

	Prezzo del biglietto di 3ª cl.	2ª cl.
Estonia	1—	1,25
Austria		
Cecoslovacchia	1—	1,33
Gran Bretagna		
Svizzera	1—	1,40
Germania	1—	1,45
Bulgaria		
Danimarca		
Finlandia		
Lituania	1—	1,50
Polonia		
Svezia		
Ungheria		
Francia	1—	1,53
Portogallo	1—	1,54
Lussemburgo	1—	1.60
Italia	**1—**	**1,70**
Olanda	1—	1,67
Belgio	1—	1,75
Jugoslavia	1—	1,75
Cina	1—	2—

	Prezzo del biglietto di 3ª cl.	1ª cl.
Gran Bretagna	1—	1,66
Olanda	1—	1,89
Bulgaria		
Cecoslovacchia	1—	2—
Polonia		
Svizzera		
Jugoslavia	1—	2,10
Portogallo	1—	2,19
Francia	1—	2,27
Lussemburgo	1—	2,45
Austria	—	—
Danimarca	—	—
Estonia	—	—
Lituania	—	—
Ungheria	—	—
Belgio	1—	2,53
Italia	**1—**	**2,54**
Germania	1—	2,90
Cina		
Finlandia	1—	3—
Svezia		

Variazioni alle tasse dei pacchi postali.

Riportiamo le tasse dei pacchi postali per l'interno del Regno e Colonie, modificate dal 1° gennaio c. a.:

PACCHI ORDINARI

non ingombranti:

	fino a 1 kg.	L. 2,50
da oltre 1 kg.	» » 3 »	» 5 —
» » 3 »	» » 5 »	» 7,50
» » 5 »	» » 10 »	» 12,50
» » 10 »	» » 15 »	» 16 —
» » 15 »	» » 20 »	» 18 —

ingombranti: aumento del 50 % sulle tasse suddette.

PACCHI URGENTI

non ingombranti:

	fino a 1 kg.	L. 7,50
da oltre 1 kg.	» » 3 »	» 15 —
» » 3 »	» » 5 »	» 22,50

ingombranti:

	fino a 1 kg.	L. 10 —
da oltre 1 kg.	» » 3 »	» 20 —
» » 3 »	» » 5 »	» 30 —

Conseguentemente, anche le tasse dei *pacchi aerei* vengono così modificate:

Peso	dal Regno per			
	il Regno	Tripoli e Rodi e viceversa	Sirte e viceversa	Bengasi e viceversa
	Lire	Lire	Lire	Lire
Fino a 1 Kg.	8,50	13 —	16 —	20 —
da oltre 1 Kg. a Kg. 1.500	13,50	22 —	27,50	36 —
» 1.500 » » 2.000	15,50	24 —	29,50	38 —
» 2.000 » » 2.500	17,50	30,50	39 —	51,50
» 2.500 » » 3.000	19,50	32,50	41 —	53,50
» 3.000 » » 3.500	23,50	41 —	52 —	69 —
» 3.500 » » 4.000	25,50	43 —	54 —	71 —
» 4.000 » » 4.500	27,50	49,50	63,50	84,50
» 4.500 » » 5.000	29,50	51,50	65,50	86,50

Tutte le altre tasse rimangono invariate.

Norme in vigore per i servizi postali e telegrafici fra l'Italia e l'Africa Orientale, riguardanti i militari delle Forze Armate mobilitate nelle Colonie.

Corrispondenze ordinarie e raccomandate. — Come per l'interno del Regno (esclusi i campioni senza valore, i pacchetti postali, le stampe periodiche di seconda mano, gli espressi, gli assegni e le ricevute di ritorno).

Corrispondenze assicurate. — Non sono ammesse.

Corrispondenze per via aerea. — Ammesse tanto quelle ordinarie che quelle raccomandate. Tassa (oltre quella di francatura): L. 1 — per ogni 5 grammi o frazione.

Pacchi postali. — Ammessi i soli *ordinari* fino a 2 kg., contenenti indumenti, tabacco e oggetti di uso personale. Dimensioni massime: 8 decimetri cubi di volume e 40 centimetri di lunghezza.

Vaglia postali. — Come per l'interno del Regno, ma con validità di 4 mesi oltre quello di emissione. (Sono esclusi i vaglia telegrafici).

Assegni, Conti Correnti postali ed effetti da riscuotere. — Non ammessi.

Risparmi. — Come per l'interno del Regno, esclusi i Buoni postali fruttiferi.

Telegrammi:

		Eritrea	Somalia
Ordinari	tassa per parola	L. 2,20	L. 2 50
Urgenti	» » »	» 4 40	» 5 —
Differiti	» » »	» 1,10	» 1,25
Lettera	» » »	» 0,735	» 0,835
Milit	(a testo fisso)	» 4 —	» 4 —

Marconigrammi: Ordinari - Mimar (diretti a militari ed al personale della Croce Rossa imbarcati sui piroscafi in rotta per l'Africa Orientale, Libia ed Isole italiane dell'Egeo). Tassa L. 5 — per 11 parole e L. 0,50 per ogni parola in più.

Ventidue primati internazionali detenuti dall'Italia nel 1935.

Nonostante le speciali contingenze del momento e le accresciute necessità nel campo della difesa nazionale, anche nel 1935, l'Aeronautica italiana ha mantenuto altissimi il suo nome e le sue tradizioni nel campo agonistico internazionale.

Ecco infatti la statistica dei primati aerei internazionali detenuti alla fine del 1935: Stati Uniti N. 38, Francia N. 24, Italia N. 22, Germania N. 1, Polonia N. 1, L'Inghilterra non detiene alcun primato.

Nel campo dei primati femminili: Francia N. 8 Italia N. 3, Stati Uniti N. 2.

L'Italia detiene inoltre 3 primati per elicotteri e la Germania altrettanti di volo a vela.

Concorso per 1500 piloti.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso per titoli per l'ammissione ad un corso di pilotaggio aereo per 1500 allievi di cui: metà allievi ufficiali di complemento e metà allievi sergenti, non di carriera.

Possono partecipare al concorso per allievi piloti ufficiali di complemento i giovani, cittadini italiani, che abbiano compiuto alla data del bando, il 17° anno di età e non superato il 26°.

Possono partecipare al concorso per allievi sergenti piloti i giovani che abbiano compiuto, alla data del bando, il 17° anno di età e non superato il 20°.

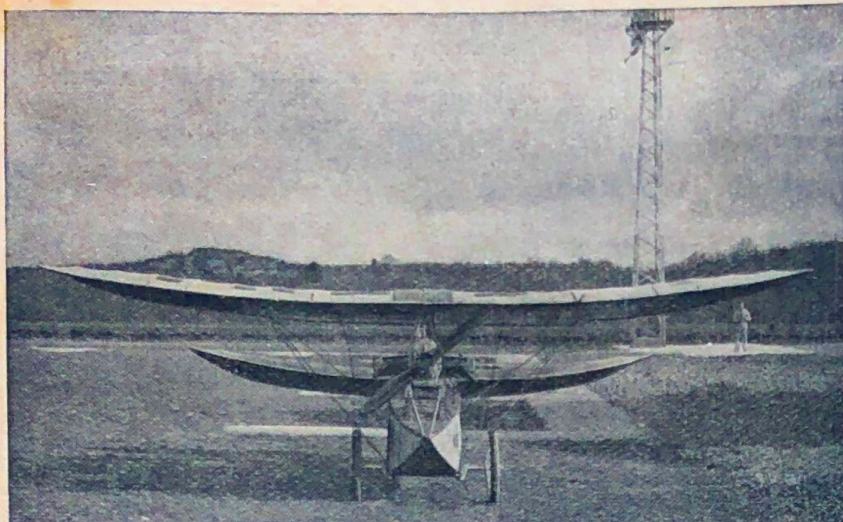
Gli aspiranti al concorso debbono avere ineccepibili precedenti politici e morali; possedere la necessaria idoneità fisica al pilotaggio aereo; avere compiuto un corso di istruzione premilitare, ovvero appartenere da almeno 2 anni alle Organizzazioni Giovanili Fasciste; possedere come titolo di studio minimo, l'ammissione all'ultimo anno di corso di una scuola media di grado superiore, regia o pareggiata, se aspiranti ai posti di allievo ufficiale; il passaggio all'ultimo anno di corso di una scuola media di grado inferiore, regia o pareggiata, se aspiranti ai posti di allievo sergente.

Le domande, in carta legale da L. 6, dovranno essere indirizzate al « Ministero dell'Aeronautica - Direzione Generale del Personale Militare - Roma », non oltre il 31 marzo corrente.

Una nuova « Pulce del cielo » italiana.

La fotografia riproduce un apparecchio tipo « Pulce del Cielo » costruito dal Tenente pilota Francesco Bassi.

L'apparecchio — che è il secondo di tale tipo costruito in Italia — è il primo del genere costruito con materiale completamente italiano; su di esso infatti è installato un motore della ditta Egidio Taveggia di Milano.

Le caratteristiche del motore sono le seguenti: potenza CV. 25 a 2400 giri; cilindrata cm.^{3} 1000; 4 tempi; valvole in testa a bagno d'olio; lubrificazione centrale a

L'APPARECCHIO IDEATO DAL TEN. BASSI.

pressione; accensione a magnete. I cilindri si compongono di una camicia interna di ghisa nitrurata, sulla quale è riportata a caldo una camicia di raffreddamento in lega leggera « Silcum ».

Il traffico aereo tedesco nel 1935.

Nel decimo anno della sua esistenza, la Deutsche Lufthansa è riuscita a realizzare gran parte dei suoi progetti circa la formazione e l'organizzazione del traffico aereo. Una serie di linee di scarsa importanza dal punto di vista del traffico e che costituirono un peso economico, sono state definitivamente soppresse; sono state invece intensificate le altre linee che avevano una buona frequenza.

Un altro sensibile progresso è stato fatto dalla Lufthansa con la realizzazione di un programma di rinnovamento del materiale di volo. Nel servizio di linea è attualmente impiegato materiale che per l'85 % si compone di apparecchi trimotori Junkers « Ju. 52 », mentre il rimanente 15 % è costituito da apparecchi veloci Heinkel « He. 70 », Junkers « Ju. 160 » nonchè dal quadrimotore Junkers ad olio pesante.

La cifra definitiva dei passeggeri trasportati lo scorso anno non è ancora precisamente stabilita; dai calcoli di previsione si può però dire che essa ammonterà a 175.000 circa. Circa 40.000 persone eseguirono voli turistici sopra Berlino.

Particolare rilievo merita il servizio aereo postale Germania-Sud America, il quale è stato sensibilmente accelerato dal 30 marzo 1935. Da tale data è stato iniziato su questa linea il servizio notturno il quale permise di ridurre a 3 giorni la corsa postale fra la Germania e Rio de Janeiro e a 3 ½ giorni quella fino a Buenos Aires. Nell'ottobre scorso detta linea fu prolungata fino a Santiago del Cile, in comunità con la Società « Syndicato Condor » (affiliata della Lufthansa).

Nel servizio dell'Atlantico del Sud sono stati eseguiti 120 voli postali regolari. In ognuno di questi sarebbero state trasportate in media 30.000 lettere.

Anche l'attività della « Deruluft » (società tedesco-russa che gestisce le linee Berlino-Mosca e Berlino-Leningrado) ha segnato uno sviluppo soddisfacente. I risultati di trasporto per i primi 10 mesi del 1935 dànno un aumento del 22% per i passeggeri, del 14% per bagaglio, del 31% per la posta e del 278% per le merci trasportate.

Nuovo apparecchio per servizi cartografici.

Il governo olandese ha recentemente messo in servizio un nuovo tipo di apparecchio « Koolhoven » appositamente costruito per il servizio cartografico del governo stesso.

L'apparecchio Koolhoven « F. K. 49 » è un monoplano ad ala alta, munito di due motori Gipsy-Major da 130 CV. ciascuno, montati sul bordo d'attacco dell'ala, ai lati della fusoliera.

Narni - (Terni) *Ruderi del ponte di Augusto sul fiume Nera.*

Nome comune d'uso internazionale, per indicare un prodotto **non brevettato, di libera fabbricazione ovunque** (come il vetro, il cemento, la porcellana, l'acciaio, ecc. ecc.)

•

Anche nelle contingenze attuali lo Stabilimento di Narni, è in grado di produrre qualsiasi tipo di Linoleum richiesto dal mercato nazionale

FABBRICATO IN ITALIA

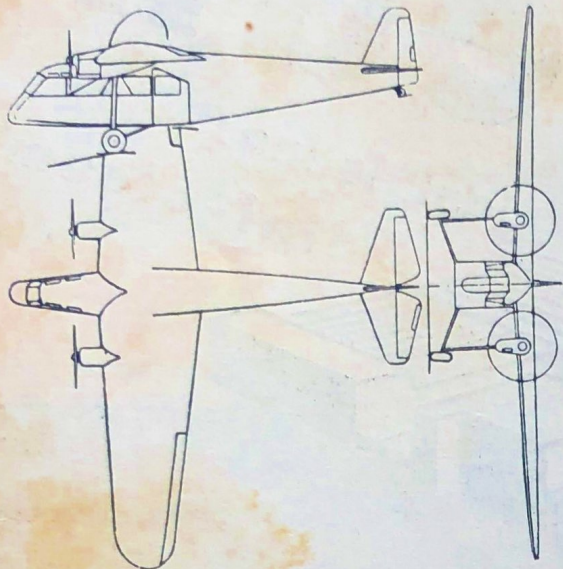
nello Stabilimento di Narni (Umbria) dalla Società del Linoleum, fondata nel 1898

PRODOTTO NAZIONALE

PER PAVIMENTI - RIVESTIMENTI
DI PARETI - RIVESTIMENTI DI MOBILI

Chiedere opuscoli illustrati e preventivi alla SOCIETÀ DEL LINOLEUM - Milano (4/29)

I piloti dispongono di un cruscotto ove sono sistemati i diversi strumenti appositamente studiati per il lavoro della cartografia. Dietro la cabina dei piloti è sistemata la camera oscura che ha le seguenti dimensioni: lunghezza m. 1,40; larghezza m. 1,14; altezza m. 1,71; capacità m.^{3} 2,73.

Le parti in legno della cabina sono munite di apposite aperture per la fotografia aerea (apertura di osservazione, indicatore speciale per la deriva e macchine fotografiche).

L'apparecchio « F. K. 49 » è completamente stabile intorno ai suoi tre assi e non presenta alcuna vibrazione, qualità questa indispensabile per la buona riuscita delle fotografie.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	16 —
lunghezza	»	11,70
altezza	»	3 —
superficie portante	mq.	35 —
peso a vuoto	kg.	1300 —
peso totale	»	2120 —
velocità massima	km/h.	192 —
velocità di crociera	km/h.	165 —
quota tangenza pratica	m.	4000 —

Nuovo velivolo commerciale rapido.

Gli stabilimenti di costruzioni aeronautiche Heinkel di Rostok hanno ultimato la costruzione di un apparecchio commerciale rapido col quale sarà possibile superare la velocità oraria di 400 chilometri, con 10 passeggeri a bordo.

Questo nuovo velivolo, che ha ricevuto la denominazione di « Heinkel 111 », sarà messo in servizio durante l'estate prossima sulle aviolinee della Lufthansa. E' azionato da due motori da 880 CV. ciascuno. Ha una apertura alare di 22 metri ed una lunghezza di m. 17.

Nuovo piccolo motore d'aviazione.

La ditta Schlüpmann Industrie und Handelsgesellschaft di Berlino ha costruito un piccolo motore d'aviazione da 1200 cm.^{3} Trattasi di un motore a due tempi con due cilindri che funziona secondo il sistema «Schliha». I cilindri sono fusi in electron e vengono rivestiti di uno strato di acciaio secondo il suddetto sistema. Il carter del motore è pure in electron e dà così al motore il peso complessivo di soli kg. 35. Il diametro dello stantuffo principale è di mm. 94, quello dello stantuffo secondario mm. 35, e la corsa è di mm. 100. A 2200 giri al minuto il motore darebbe 24 CV.; a 3100 giri, 36 CV.

Il primato di distanza per idrovolanti.

La Federazione Aeronautica Internazionale ha omologato come primato internazionale di distanza per idrovolanti il tentativo fatto nei giorni 14 e 15 ottobre 1935 dagli aviatori americani tenente-commodoro Mac Ginnis, tenenti Averill e Wilkinson su idrovolante « Consolidated X. P. 2. Y » bimotore « Pratt e Whitney » da 825 CV. Percorso compiuto: km. 5280,015 da Cristobal (Coco Solo Panama) a San Francisco di California. Il precedente primato era detenuto dai nostri aviatori Stoppani-Babbi-Suriano con il volo Monfalcone-Berbera di km. 4529,697.

Nuovi aeroplani per l'aeronautica inglese.

Sarà tra breve messo in servizio nell'aeronautica inglese, un nuovo tipo di aeroplano a « struttura geodetica ».

Questo nuovo metodo di costruzione è basato sulla abolizione di tutti i montanti ed i tiranti all'interno della fusoliera e delle ali. Il corpo dell'aeroplano e le sue ali sono costituiti da sottili strisce di metallo ricurve ed intrecciate fra loro in modo da formare una rete. Spogliato dei suoi rivestimenti lo scheletro dell'aeroplano appare come un canestro.

Tale sistema ha come vantaggi principali la leggerezza e la comodità. Altre doti sono: maggiore velocità, capacità di raggiungere quote più alte e di portare carichi più pesanti ed infine la maggiore autonomia. Si asserisce al riguardo che l'apparecchio di nuovo tipo potrà compiere voli senza scalo di dodicimila chilometri, se carico di sola benzina.

Inventore è l'ingegnere aeronautico B. N. Wallis.

Estensione delle aviolinee statali cecoslovacche.

La rete dei servizi aerei statali della Cecoslovacchia è attualmente costituita da sei aviolinee che hanno una estensione totale di 3343 chilometri. La linea più lunga è quella che va da Praga a Bucarest. Entro questo anno si aggiungeranno altre due aviolinee, di cui la più importante sarà la Praga-Uzhorod-Vienna-Mosca di 2200 chilometri, e l'estensione totale della rete raggiungerà così i 6083 chilometri.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

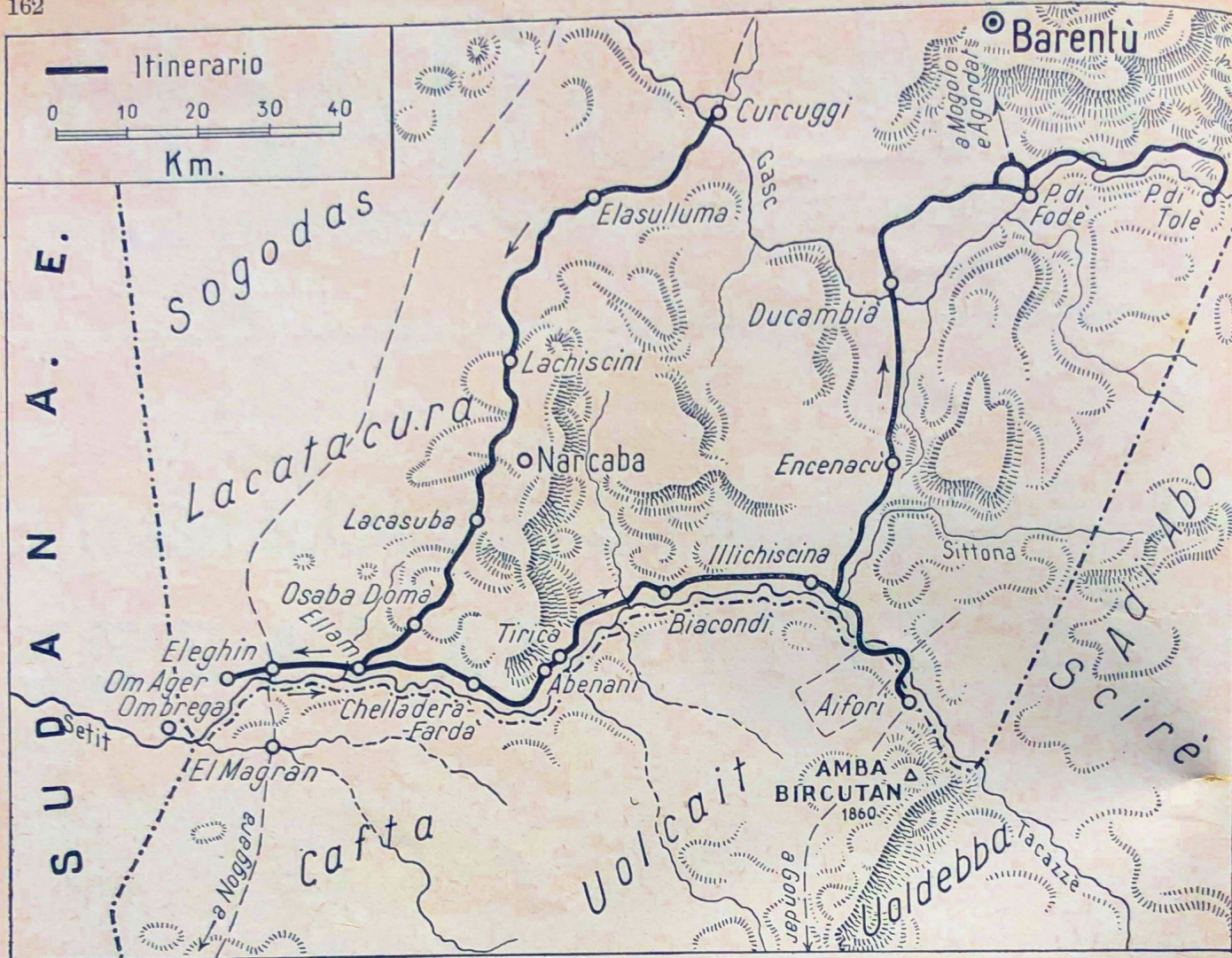
ANNO XLII - NUMERO 3

MARZO 1936 - XIV E. F.

LA PRIMA RICOGNIZIONE DEL SETIT-TACAZZÈ

Il Tacazzè è l'unico grande fiume a acqua perenne dei versanti interni dell'Abissinia; ha le sue origini nel Lasta meridionale, a 2000 m. di quota, corre profondamente incassato tra alte vallate del nodo orografico dell'Abuna Iosef (4200 m.); raccogliendo gli impluvi del Lasta, del Semièn, del Tigrai, scorre da S a N: tra il Tembièn e lo Tzellemti volge a NO poi a valle del Bircutan volge ad O prendendo, allora, il nome di Setit; per 130 km. segnava fino al 2 ottobre 1935 parte del confine della Colonia Eritrea; a valle di Om Ager entra nella pianura sudanese per unirsi, presso Tomat, con un altro fiume, l'Atbara, che scende dai contrafforti NO dell'altipiano etiopico, ne prende il nome Goang e, seguendo sempre la direzione NNO giunge a confluire nel Nilo poco a valle di El Damer. La lunghezza del suo corso è di circa 1100 km., dei quali 435 in territorio abissino.

Il confine meridionale della Colonia Eritrea, stabilito per la linea del Mareb dalla convenzione italo-etiopica del 16

IL TACAZZE', FIUME AD ACQUA PERENNE, HA ORIGINE NELLE ALTE VALLATE DEL LASTA (ABISSINIA CENTRALE); COL NOME DI SETIT SEGNA PARTE DEL CONFINE MERIDIONALE DELL'ERITREA; RAGGIUNTA LA PIANURA SUDANESE PRENDE IL NOME DEL SUO AFFLUENTE ATBARA; SI VERSA NEL NILO PRESSO EL DAMER. LUNGHEZZA DEL SUO CORSO, 1100 KM.

ITINERARIO DELLA SPEDIZIONE DI S. E. FERDINANDO MARTINI, COMMISSARIO PER L'ERITREA, NEL PAESE DEI CUNAMA ED AL SETIT, NELL'APRILE DEL 1902. LA LINEA PIENA INDICA LA STRADA PERCORSA, I CIRCOLETTI INDICANO LE LOCALITA' DI SOSTA.

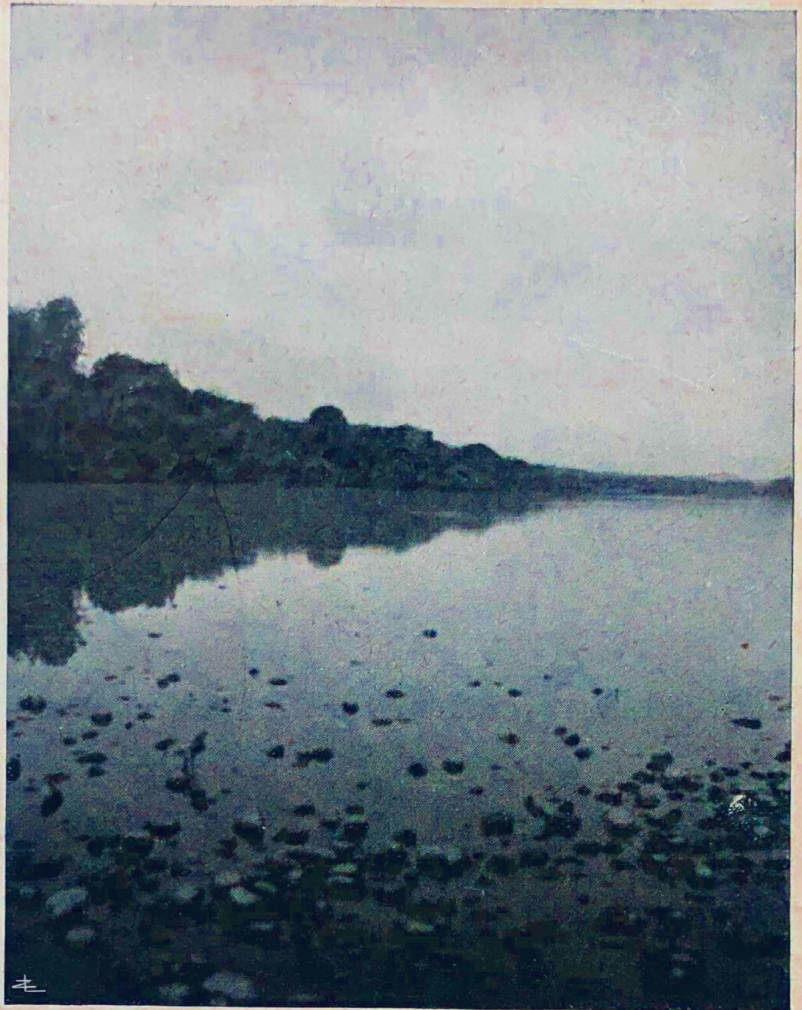
luglio 1900 e per la linea del Setit dalla convenzione anglo - italo - etiopica del 15 maggio 1902, pronunzia a SO un grande saliente trapezoidale limitato: a N dal corso del Gasc (Mareb) da poco a monte di Tolè a valle di Tessenei; a E da una linea convenzionale in direzione di SSO da oriente di Tolè al Setit; ad O da un'altra linea in direzione, quasi, da N a S da occidente di Tessenei a poco ad oriente di Ombrega sul Setit; a S dal tratto del fiume Setit già indicato. Questo

IL SETIT PRESSO L'ISOLA DI OM AGER. *(Fot. Ademollo)*

IL SETIT A ELLAM, DAL GUADO A MONTE.

saliente, che fino alla convenzione del 1902 fu territorio considerato come pertinente all'Abissinia, abitato da tribù Cunama, è stato, da quando gli Abissini hanno avuto armi da fuoco, campo di periodiche razzie e riserva di schiavi, tanto che questa popolazione, primitiva ed agricola, non armata che di lancia, era ridotta a poche migliaia di misere genti per le quali il viaggio compiuto nella loro regione, nell'aprile 1902, da S. E. Ferdinando Martini, R. Commissario civile per l'Eritrea, ha segnato la salvezza dal totale sterminio. Il territorio dei Cunama venne sottoposto al nostro dominio; la residenza, con presidio, stabilita a Barentù è stata retta per molti anni da Alberto Pollera che vi ha compiuto egregia opera di sicurezza e di incivilimento; per la quale le coltivazioni vennero riattivate, il paese si è ripopolato e i figli di quei Cunama che fuggivano a nascondersi dentro le grotte dinnanzi ai razziatori abissini formano adesso nuclei di salde bande che sanno ben difendere il proprio territorio e costituiscono, in quest'ora, l'estrema destra dello schieramento della nostra Armata che si stende dalla Dancalia settentrionale al Setit, per Macallè, il Tembièn e lo Scirè.

Dei Cunama è stato molto scritto; qualche anno addietro l'escursione nel paese dei Cunama era di moda, forse anche perchè in quelle distese boscose, quasi deserte, abbondava, allora, la grossa fauna selvaggia. Un libro serio, frutto di assidue osservazioni e di studi dettati da una salda preparazione, è quello di Alberto Pollera: « I Baria e i Cunama » pubblicato nel 1913 dalla R. Società Geografica Italiana con prefazione di Ferdinando Martini.

La regione della quale si sono indicati i limiti ha una superficie di circa 13 mila 500 kmq. La carovaniera dai pozzi di Curcuggi sul Gasc, per Narcaba, a Ellam sul Setit la divide longitudinalmente, all'ingrosso, in due parti quasi uguali; in quella a oriente della strada l'insieme del paese è collinoso, a serie di elevati rilievi formati da rocce granitoidi e da gneiss, riuniti in catene parallele con andamento da N a S che, procedendo verso oriente si raccordano con i monti dell'Adi Abo; nella parte occidentale predominano pianori argillosi, alluvioni di elementi cristallini in disfacimento, sabbie, ciottolame; vi sorgono a ristretti gruppi o spiccatamente isolati potenti sollevamenti di basalti e di trachiti, a cupole tondeggianti, a coni di larga base, a tavolati, nè vi mancano elevate formazioni calcaree dalle creste rocciose di aspetto dolomitico un po' a scala ridotta, rilievi tutti che dànno origine a torrentelli spesso a ripide sponde. Questa zona pianeggiante, man mano che si procede verso occidente, si va a confondere con la grande pianura argillosa e sabbiosa che si stende fino all'Atbara e poi, oltre, la pianura sudanese. Le mimose, solita vegetazione arborea di quasi tutto il continente africano, spinose, gommifere, le gialle papirifere dal fusto verticale predominano su grandi distese; i baobab, i sicomori, i tamarindi sorgono isolati sul fondo delle valli e sulle brevi pianure ove sono i terreni più adatti alla semina della dura e dell'orzo; palme dum abbondano più specialmente verso il Gasc.

Il 23 marzo 1902 Ferdinando Martini partì da Asmara; lo accompagnavano, oltre il tenente medico dott. Olivari, il capitano Fioccardi e l'illustre poeta dialettale, ora Accademico, Pascarella. Si può immaginare facilmente quanto spirito intelligente ed arguto e quanta genialità abbiano sempre accompagnato la spedizione e rese piacevoli le ore di sosta. Ad Agordat era pronta la compagnia di scorta, la 4ª del IV° battaglione indigeni che era comandata da me; uno dei miei tenenti era Alberto Pollera, già mio compagno nella battaglia di Adua del 1 marzo 1896. Alla carovana si unì Lodovico Pollera, allora Residente della regione Barca-Mogareb.

LA SVOLTA DEL SETIT ALLA FOCE DEL SITTONA. IN ULTIMO PIANO, LE AMBE DEL BIRCUTAN. *(Fot. Ademollo)*

to, a moderata andatura) non s'incontrò un solo abitante, nè ve ne erano dall'altra parte del fiume; di Lefera, Uodmil, Zammil, Ombrega, paesi degli Omram, tribù sudanese, non restavano altro che i tumuli delle tombe e, nelle radure dei boschi, nelle larghe vallette argillose, le tracce di grandi estensioni che evidentemente erano state campi coltivati; tutto è stato distrutto nell'invasione di Ahmed Fadil sul finire del 1896. Nella località che ancora porta il nome di Ombrega, situata sopra un alto ciglione sul Setit, fa capo la strada carovaniera, allora semplice pista di Noggara e Gallabat (Sudan A. E.). Nell'accordo anglo-italiano del 18 febbraio 1903 Ombrega è rimasta fuori del confine dell'Eritrea che è stato portato un paio di chilometri più a oriente con residenza a Om Ager.

Il giorno 15 aprile tutta la spedizione riunita prese a risalire il Setit, sempre per la sua sponda destra. Da Ellam allo sbocco di un burrone che la nostra guida, un bel vecchio Beni Amer, già mahdista — disse aver nome Chelladerà Fardà — la valle si presenta ampia, a sponde basse; sulle pianure sulla destra del fiume continuano le tracce di vaste coltivazioni; sulle colline a dolci pendici sovrastavano tombe e resti di paesi abbandonati: tutto attestava che quelle località che offrono facili possibilità di esistenza erano state, da poco tempo, rese deserte dalle incursioni degli Abissini dell'Oulcait. Dove il letto del fiume si fa più largo, lo specchio d'acqua in magra lascia asciutte distese di ciottoli e grandi banchi della nera roccia trachitica mentre sulle sponde il verde dei grandi alberi contrasta con i toni gialli delle colline coperte di mimose, di acacie senza foglie, di monotone papirifere. Oltrepassato uno sprone roccioso a pochi chilometri ad oriente di Ellam si scorge verso ESE il caratteristico gruppo del Bircutan ad ambe nettamente tipiche, col tavolato superiore alto 1800 metri.

A circa tre ore di marcia a monte di Chelladerà Fardà una collina a ben spiccato cono restringe il letto del fiume, serrandolo tra sponde ripide, rocciose, con acque profonde, non guadabili; ma presto la valle riprende il suo aspetto normale a pianori, spesso coperti da piccole palme, alternati con terrazzi di grossi conglomerati, fino a che, dopo la confluenza di un burrone detto Biacondì, il terreno adiacente al fiume si fa perfettamente piano, sempre alberato e con le solite palme. In questa località venne fatta sosta la sera del 16 aprile.

Nella marcia di quel giorno si incontrarono numerosi ippopotami nel fiume e tra i palmizi tracce recenti del passaggio di elefanti. Vennero uccisi due ippopotami e trasportati sulla sponda per essere scuoiati;

DONNE CUNAMA DI UN VILLAGGIO SULLA SINISTRA DEL SETIT, PRESSO BIACONDÌ. *(Fot. Ten. Pollera)*

L'ALTO CIGLIONE DI OMBREGA SUL SETIT. *(Fot. Ademollo)*

la sera alla mensa venne servito del loro filetto; sapore tra il cervo e il capriolo, che può riuscire abbastanza gradito. Più che gli ascari si fornirono di quelle carni alcuni miseri gruppi di Cunama abitanti sulla sinistra del Setit; non lasciarono che le ossa spolpate, portarono via anche le interiora. Il giorno dopo visitando le primordiali capanne di quei Cunama trovammo che le donne, approfittando della buona occasione per preparare un po' di provvista, avevano messo strisce di quella carne a seccare. Qui debbo notare che mentre lungo tutta la sponda destra del fiume non si incontrarono abitanti, sulle collinette dell'altra sponda soggiornava qualche piccolo gruppo di famiglie; questo perchè la parte maggiore dei Cunama si era rifugiata verso il territorio eritreo presso il Gasc e nel Sogodas, e un'altra parte, molto minore, forse accordatasi con qualche capo abissino, era passata sulla sinistra del Setit.

La sera del giorno 17 si fece sosta in località che la nostra guida indicò col nome di Illichiscina. Nella giornata si erano attraversati campi abbandonati di recente, tanto che si scoprirono entro profonde buche alcuni depositi di dura ben nascosti. A Illichiscina il Setit è largo e profondo; lasciai che gli ascari vi facessero un bagno, prendendo quelle misure precauzionali che erano richieste dalla presenza, segnalata non lontana, di grossi coccodrilli. Nel pomeriggio dello stesso giorno si è percorso il breve tratto da Illichiscina allo sbocco del letto del torrente Sittona sulla destra del Setit, il cui corso fa qui una notevole svolta. La natura delle colline che fiancheggiano il fiume è prevalentemente granitica e tale appare anche in quelle che procedendo verso S vanno ad appoggiarsi alla grande formazione arenaria del Bircutan. Il 19 aprile il tenente Pollera effettuò la ricognizione fino ad Aiforì.

Per la valle del Sittona la spedizione lasciò il Setit e prese la via del ritorno soffermandosi a Ducambia ove giunse il 23 aprile; dai pozzi di Fodè S. E. Martini, il 27 successivo, per Mai Lam e il Dechi Tesfà si avviò ad Asmara, mentre con la mia compagnia rientravo, per la via di Agat, alla mia sede di Cheren.

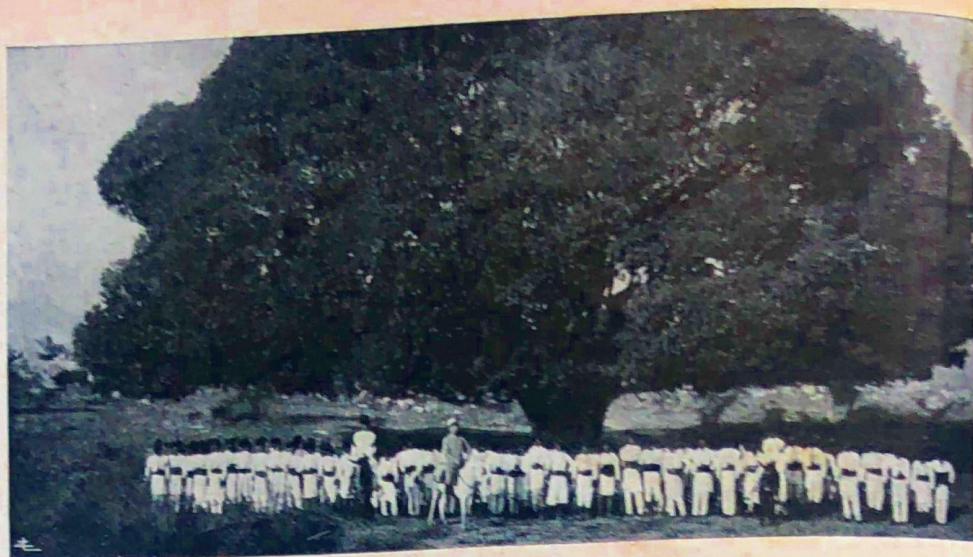
Per ricordare Ferdinando Martini il cui nome, tanto benemerito per l'Eritrea, è legato alla gratitudine delle popolazioni Cunama, riporto un brano della sua prefazione all'interessantissimo libro di Alberto Pollera « I Baria e i Cunama ». Dopo aver augurato « che gli Italiani vogliano risolversi ad avere della loro calunniata colonia primogenita nozioni meno superficiali e meno imperfette » il Martini conclude:

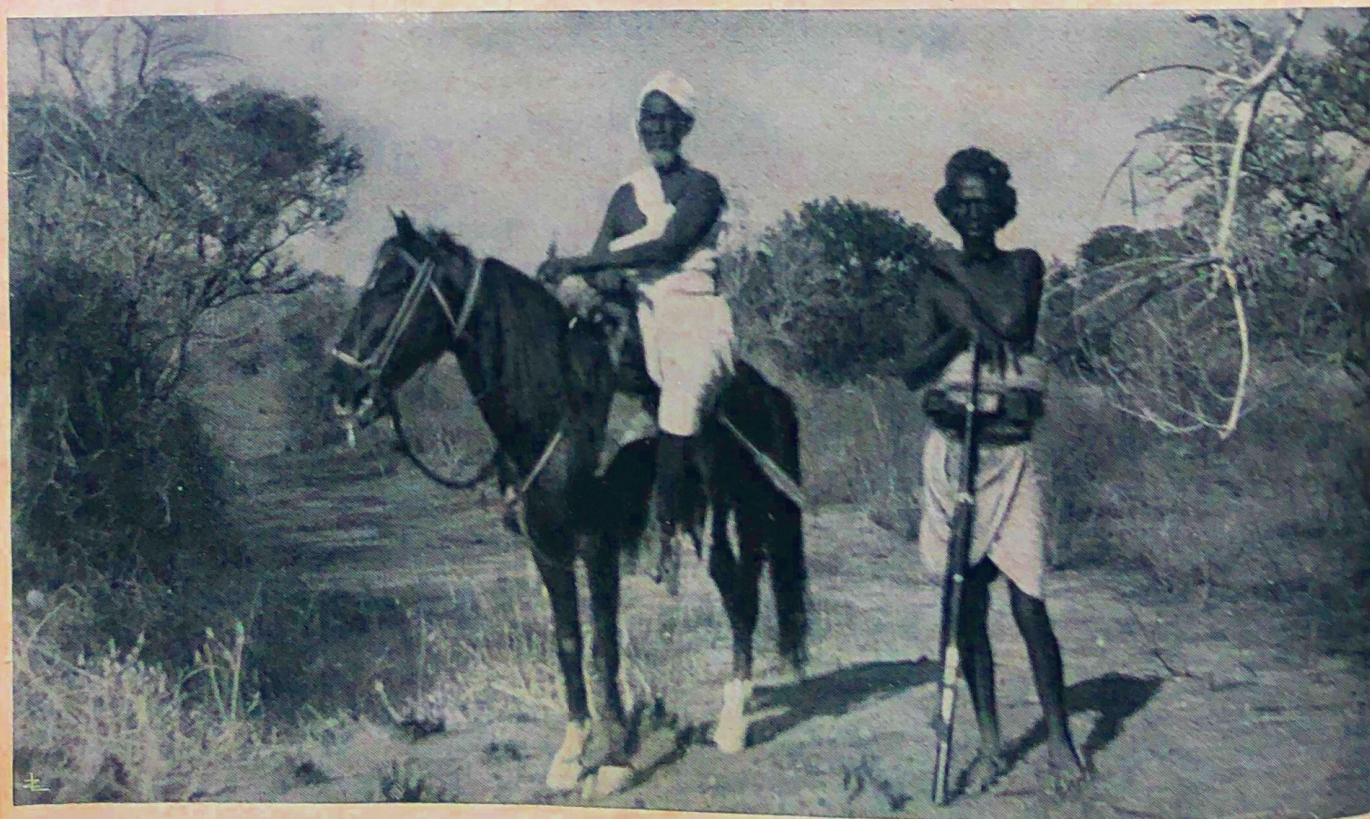
« O indimenticabili cavalcate mattutine fra Curguggi ed Ela Sullu-

LO SBOCCO DEL COR OMBREGA NEL SETIT. *(Fot. Ademollo)*

ma traverso alle selve di acacie gommifere: le piante più giovani giacevano sul terreno, di recente divelte dagli elefanti ghiotti di fresche radici. O del pari indimenticabili notti di Ellam dormite all'aperto, fra pareti di ebano e di tamarindo, sotto il baldacchino di rami che il baobab protendeva; il leone ruggiva lontano, prossime le acque del Setit scendevano sussureggiando; intorno fiammeggiavano i fuochi dell'attendamento e in alto splendeva, lampada discreta, la luna; o vaste verdi solitudini del Biaghela fra Biacondì e l'alto Sittona che uomo bianco non vedeste prima di me, un frammento del mio cuore è rimasto fra i vostri boschi di palme ed ahimè! io dispero oggimai di venirlo a riprendere » (1).

UMBERTO ADEMOLLO

(1) Cfr. Alberto Pollera, « I Baria e i Cunama ». Reale Società Geografica Italiana, Roma, 1913.

LA IV COMPAGNIA ASCARI ALL'OMBRA DI UN GIGANTESCO SICOMORO. *(Fot. Ademollo)*

IL SETIT A MONTE DI ILLICHISCINA. *(Fot. Ademollo)*

LA VECCHIA GUIDA BENI AMER E LA GUIDA CUNAMA. *(Fot. Ademollo)*

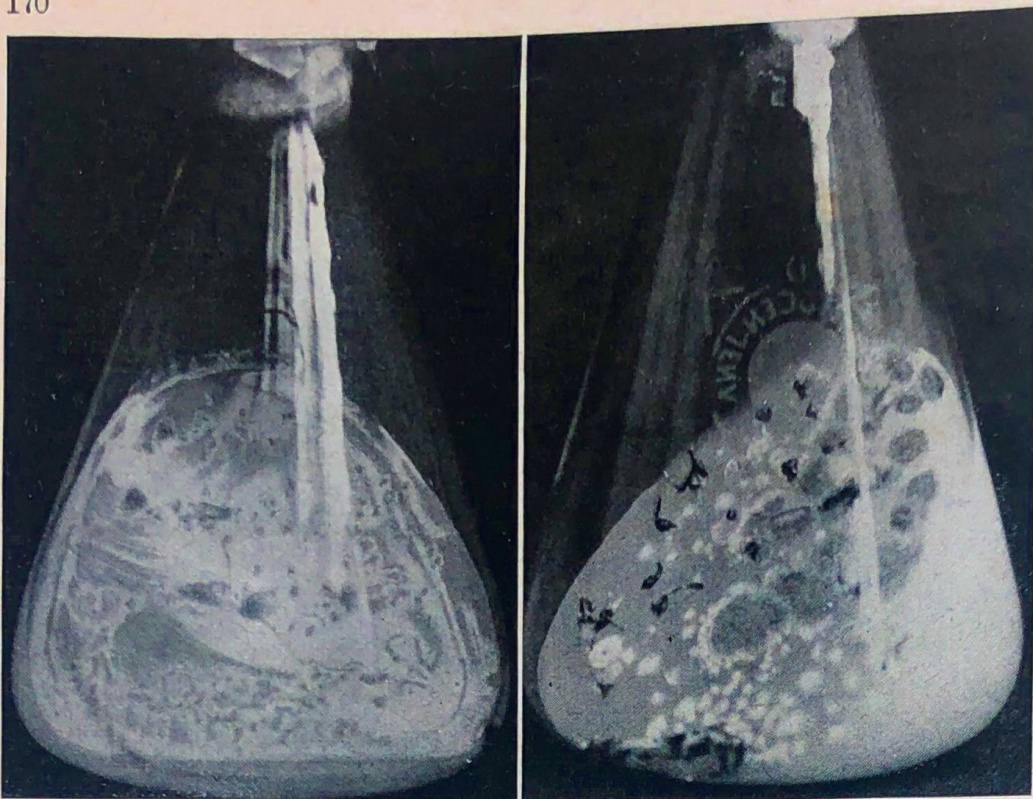
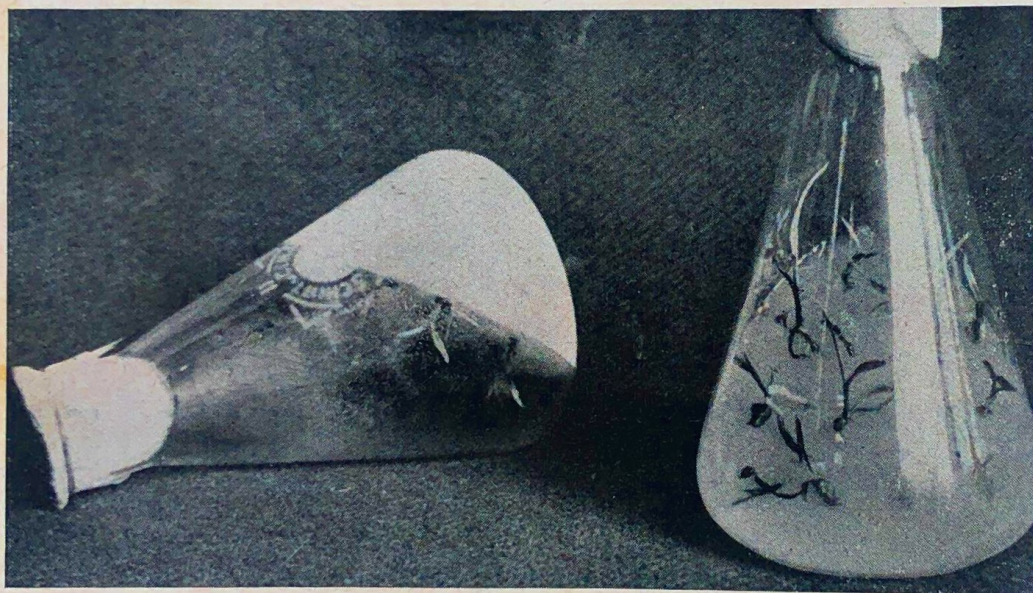
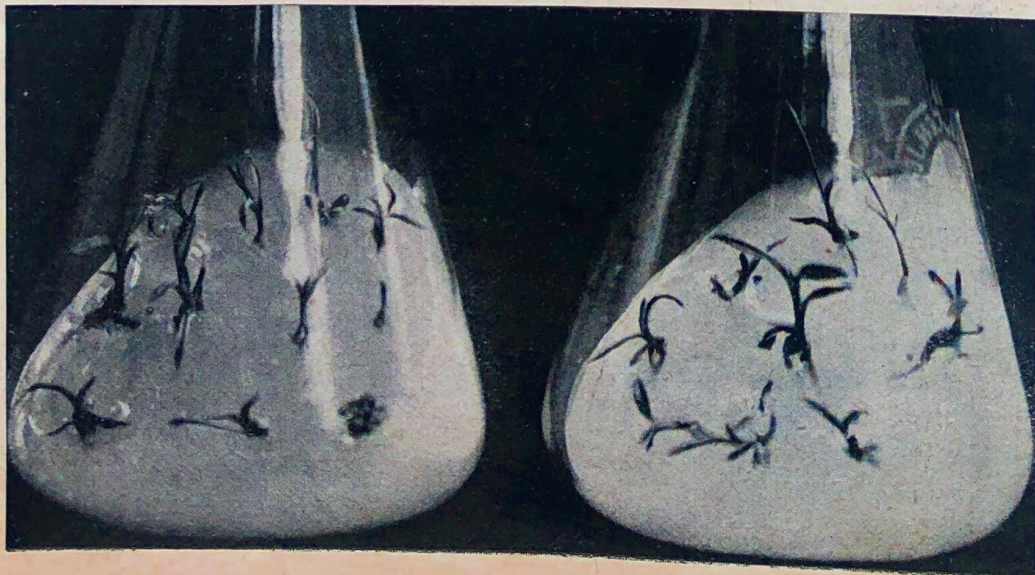
LAELIA CATTLEYA WILHELMINA.

LA SEMINA DELLE ORCHIDEE

La coltivazione delle Orchidee esotiche nelle nostre serre — com'è noto — è stata iniziata e continuata per molti anni, fino ad alcuni decenni addietro, utilizzando piante importate dai paesi d'origine, oppure moltiplicando le piante stesse per divisione.

I grandi stabilimenti del genere e gli amatori più danarosi, per arricchire le loro collezioni di qualche specie rara, non avevano altro modo, in passato, che di servirsi dell'opera dei pochi esploratori, specializzati in questo campo di ricerche, i quali si facevano pagare assai più che a peso d'oro le nuove Orchidee che ogni tanto riuscivano a scoprire nel più folto intrico delle foreste vergini, superando difficoltà di ogni genere e sopportando le più torride temperature. Ma il prezzo favoloso era più che giustificato, perchè una sola di queste piante poteva rappresentare la fortuna e la notorietà dello stabilimento di floricoltura o dell'amatore.

L'allevamento delle piante per mezzo dei semi era in addietro poco praticato, perchè non riusciva che in rarissimi casi, e anche in questi, senza che fosse possibile spiegarsi la ragione per cui avveniva la germinazione. Se qualche giardiniere aveva la fortuna di veder nascere le piante dai semi, ciò avveniva sempre quando seminava in prossimità delle piante madri, o magari nel vaso stesso delle vecchie piante; e non si pensò mai a ricorrere a sistemi speciali per ottenere una più certa e sollecita germinazione.

Ciò fino al 1903, quando, per opera del botanico francese Noël Bernard, si scoprì che la vita dell'Orchidea è legata alla presenza di un fungo endòfita, che cresce cioè nell'interno dei tessuti della pianta stessa. Il Bernard si servì di questi funghi, isolati da radici di diverse specie di Orchidee, per le sue classiche esperienze, in seguito alle quali potè dimostrare il benefico influsso del fungo sulla germinazione e sull'ulteriore

NEL PRIMO MATRACCIO SI POSSONO FACILMENTE DISTINGUERE LE INFEZIONI PROVOCATE DA MUFFE; NEL SECONDO, DOPO UN MESE, I SEMI DI « CALANTHE » CHE COMINCIANO A INVERDIRE.

SOPRA: ORCHIDEE DELLA SPECIE « CYMBIDIUM » IN COLTURA SIMBIOTICA, DOPO SETTE MESI. - SOTTO: LA STESSA GERMINAZIONE, DUE MESI DOPO: SI SCORGE CHIARAMENTE LA PIANTICELLA.

sviluppo della pianta. Inoltre, egli distinse questi funghi, che vivono da parassiti nelle radici delle Orchidee, in tre grandi classi: *Rhizoctonia repens*, *Rhizoctonia lanuginosa* e *Rhizoctonia mucoroides*, con caratteri ben diversi l'una dall'altra, mediante le quali giudicò di poter provocare la germinazione di tutte le molte specie delle Orchidee.

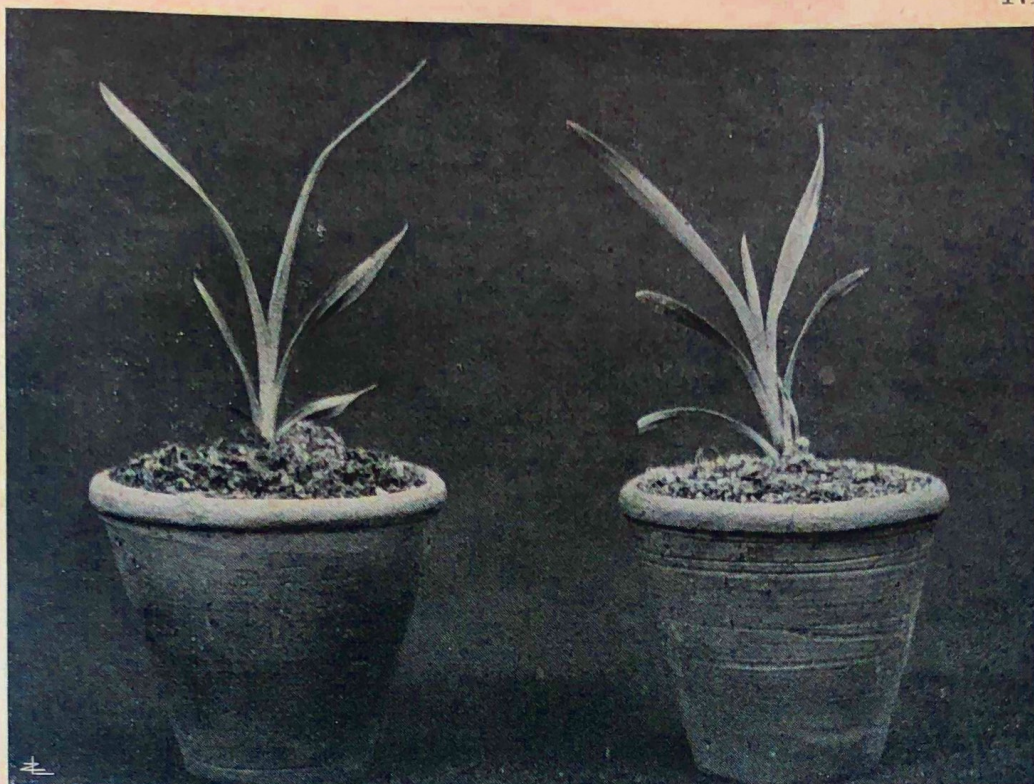
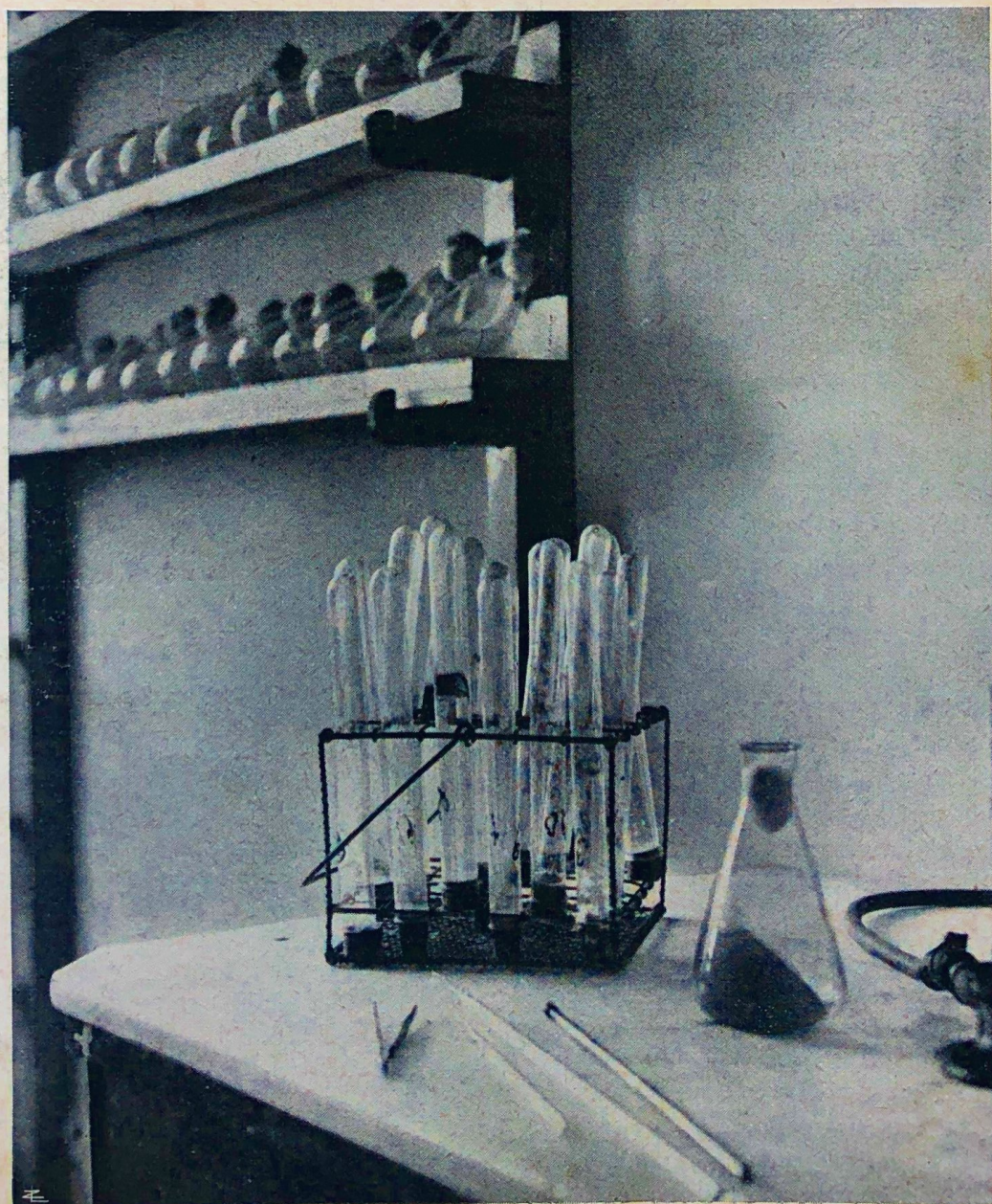
Il Bernard considerava le Orchidee come esseri affetti in origine da una malattia parassitaria, che diveniva poi cronica: malattia in un certo senso benigna, in quanto non toglieva la vita alla pianta, ma anzi era fonte di vita essa stessa. Infatti, nell'equilibrio di accrescimento tra fungo e pianta, egli ravvisò dei fenomeni immunitarî, paragonabili a quelli derivanti dalla vaccinazione negli esseri umani. Come un attacco benigno di una malattia infettiva accidentale può preservare un essere da un attacco più violento, così l'infezione di un micelio attenuato può « vaccinare » un embrione di Orchidea e prevenire l'infezione di un fungo più attivo e virulento.

In seguito, il Bernard riuscì pure — in condizioni fisico-chimiche speciali — a far germinare dei semi di Orchidee senza l'intervento dell'agente micorizico; e trovò che, in questo caso, la germinazione è più lenta, ma altrettanto regola-

re, e che, una volta sviluppate, le giovani piantine possono vivere benissimo in serra dopo il trapianto.

La pratica però ha dimostrato, almeno fino a oggi, che il sistema simbiotico (la simbiosi è la convivenza di due esseri con reciproco vantaggio: per es., l'alga e il fungo) è quello che dà i risultati più sicuri e uno sviluppo più rapido, purchè si riesca a trovare il fungo attivo più adatto, caso per caso.

Il fungo in parola va ricercato nelle radici di piante forti e sane, in piena vegetazione. Uno dei mezzi più elementari e pratici da consigliarsi è il seguente: si prendono dei pezzetti di radice da una pianta forte, ad esempio di *Cypripedium*, e, dopo averli lavati ben bene con acqua, si passano in una soluzione di cloro al 12 % per una ventina di minuti; indi si trasportano entro i matracci di coltura (vasi di vetro resistenti al fuoco), sopra un substrato che si adopera anche per le semine. Trascorsi venti giorni, generalmente si incominciano a vedere dei filamenti in vegetazione, che altro non sono che filamenti di *Rhizoctonia*.

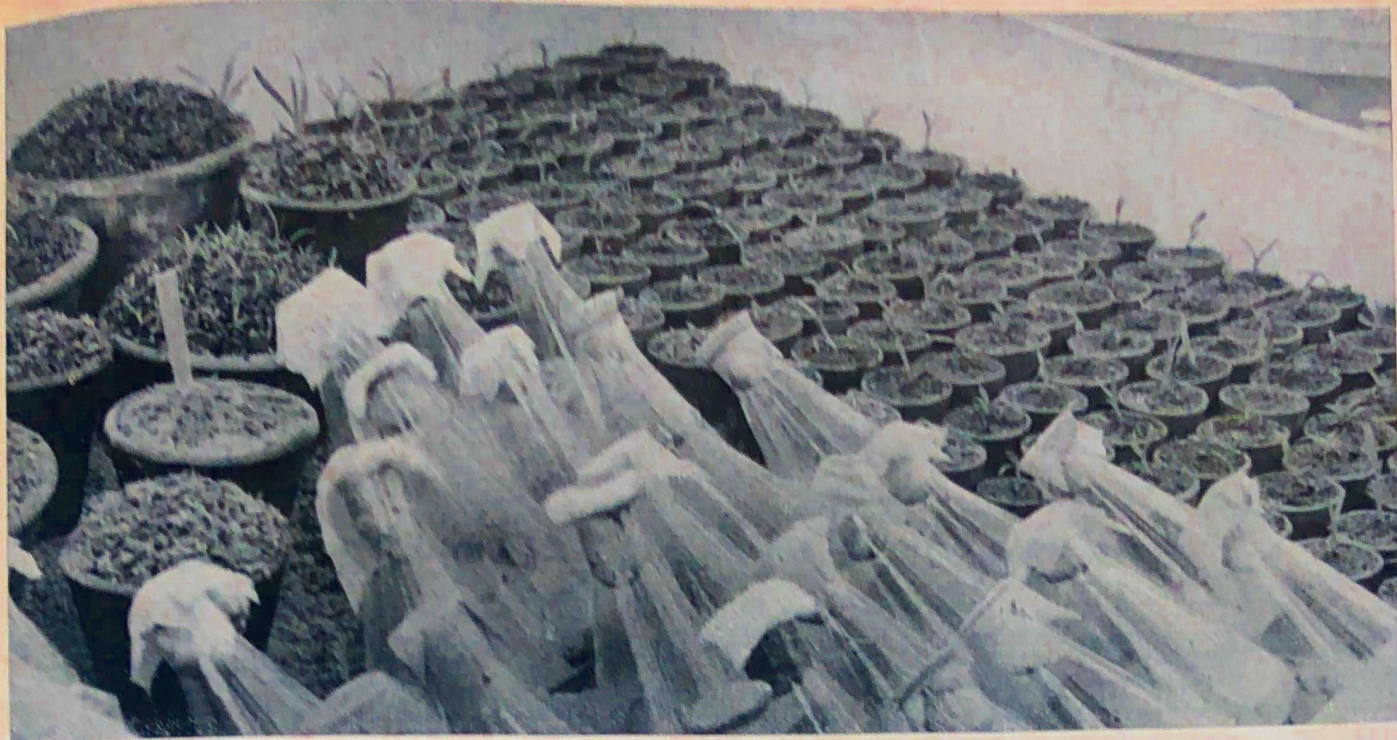
Il terreno che si adopera, tanto per le semine quanto per le colture delle piantine e del fungo, viene preparato con soluzioni chimiche varianti di poco, a seconda delle specie di Orchidee che si vogliono seminare.

SOPRA: «CYMBIDIUM» IN COLTURA SIMBIOTICA, A DICIOTTO MESI. - SOTTO: UN ANGOLO DEL LABORATORIO, CON MATRACCI, TUBI DI COLTURA E UTENSILI VARI PER LA STERILIZZAZIONE.

Detta soluzione viene fatta bollire in una pentola di rame in autoclave e ad una atmosfera; ancora calda, viene versata nei matracci, riempiendoli per un quarto circa; poi questi si tappano con un batuffolo di cotone, si chiudono con un pezzo di carta pergamenata ben tesa e si sterilizzano in autoclave a due atmosfere. Tolti dall' autoclave ancora caldi, si mettono a raffreddare all' aria — se d' estate, in ghiaccio — inclinandoli in modo da rendere la superficie della gelatina consolidata in pendenza, allorchè, a raffreddamento avvenuto, si raddrizzerà la boccetta. Allorchè la gelatina sarà ben indurita, ed è questione di ore, si può procedere alle semine o ai trapianti.

Per poter seminare in questi matracci occorre però che il seme sia perfettamente sterilizzato, il che si ottiene cogliendo le capsule mature prima che si aprano e umettandole con alcool puro; dopo di che si passano alla fiamma. Si ottengono così, nell' interno delle capsule, pronti per la seminagione, dei semi sterilizzati; distaccheremo i semi dalla placenta, aprendo la capsula con una lama, preventivamente passata al fuoco. La conservazione dei semi, che non è consigliabile protrarre oltre i quattro mesi, deve aver luogo in un locale asciutto e lungi dalla luce. Però, quanto più presto si semineranno, tanto più facilmente germineranno.

Al momento voluto, i semi sterilizzati si dispongono, non troppo fitti, nei matracci, sopra al substrato gelatinoso precedentemente preparato; nello stesso tempo si può introdurre insieme con ogni seme un pezzettino di gelatina infettata dal fungo endòfita, che funzionerà così da simbionte, richiudendo poi immediatamente l'orifizio del matraccio con un tappo abbruciacchiato alle estremità, spingendolo un po' in giù nel collo, in modo da permettere l'introduzione di un controturacciolo di cotone idrofilo imbevuto di una soluzione di sublimato corrosivo al 10 %. Si ricopre poi il tutto con carta pergamenata, legata sotto l'orlo del collo della boccetta.

Tutto questo lavoro va eseguito in un laboratorio preventivamente disinfettato; ed è necessario procedere alle operazioni di semina, ripicchettatura e trapianto del fungo con la massima celerità e precisione. Occorre inoltre evitare la benchè minima corrente d'aria, sia pure quella prodotta dalla respirazione, adoperando perciò un bavaglio; soprattutto, si deve fare attenzione, una volta entrati nel laboratorio, di non riaprire la porta che a lavoro ultimato.

Siffatte precauzioni potrebbero sembrare, a prima vista, alquanto esagerate: invece non lo sono affatto, poichè anche col solo respiro si può sollevare un'infinità di microrganismi, dai quali è ben difficile preservare i matracci aperti; ed è risaputo che, anche se uno solo di questi microrganismi riesce a infiltrarsi in una boccetta, pochi giorni dopo

IL LABORATORIO DI UN CHIMICO?.. NO, QUELLO DI UN COLTIVATORE DI ORCHIDEE...

SOPRA: MATRACCI E PIANTICELLE TRAPIANTATE IN VASO. - SOTTO: PIANTICELLE IN VASO, DOPO IL TRAPIANTO DAI MATRACCI.

PER LE OPERAZIONI DI RIPICCHETTATURA E DI TRAPIANTO OCCORRE ESSERE MUNITI DI MASCHERA: ECCO ANZI, A DESTRA, COME SI PROCEDE PER OPERARE LE SEMINE O I TRAPIANTI. LA FIAMMA A SPIRITO SERVE PER LA STERILIZZAZIONE DELLA « LANSA ».

vi nascono delle muffe, le quali in un batter d'occhio distruggono anche la coltura meglio avviata.

Altra precauzione indispensabile da prendersi quando si aprono i matracci per procedere a semine o trapianti, è quella di tenerli sempre capovolti, avvicinandone l'apertura a una fiammella a spirito o a gas, servendosi di quest'ultima per sterilizzare alla fiamma, di tanto in tanto, il piccolo strumento di platino, detto « lansa », che serve per trasportare da una boccetta all'altra semi, piantine o funghi.

Con lo stesso sistema delle semine simbiotiche, fin qui considerato, si può procedere anche alle semine asimbiotiche, facendo però a meno, s'intende, d'inoculare il fungo endòfita sulla gelatina.

Questo metodo si confà assai bene anche a diversi generi di Orchidee, come l'*Oncidium*, la *Cattleya* e il *Cymbidium*: non troppo, per il *Cypripedium*.

La differenza tra i due procedimenti è soprattutto questa: mentre con la semina simbiotica si ottiene generalmente una sollecita germinazione dei semi e un più rapido sviluppo delle piantine, che dopo un mese e mezzo appena svilupperanno la prima foglia, con la semina asimbiotica occorre attendere quattro e anche cinque mesi per ottenere lo stesso risultato. Pure, anche con quest'ultimo metodo, lo sviluppo delle piantine procede regolarmente, ma molto più lento, e non dà infine piante così sviluppate e così forti come quelle ottenute col metodo simbiotico, oramai generalmente seguito.

Dalla semina al trapianto nel terriccio, fuori dai matracci, possono trascorrere da 10 a 18 mesi, a seconda della potenza germinativa del seme, o della differente specie, o della coltura simbiotica o asimbiotica. In questo periodo di tempo conviene eseguire una serie di ripicchettature, a distanza di quindici giorni o di un mese l'una dall'altra, secondo le condizioni del substrato e l'attività vegetativa delle piantine: occorre intervenire col trapianto, ogniqualvolta il substrato tende a prosciugarsi, e questo deve esser fatto in terreno fresco e nuovo, per stimolare meglio lo sviluppo del seme o piantina che sia. E' poi sempre necessario il trapianto, quando le piantine abbiano una o più radici, lunghe all'incirca un centimetro.

Per la invasatura, si adoperano dei vasi preferibilmente nuovi e ben fognati, almeno per due terzi, con cocci di vaso o pezzi di mattone, riempiendo l'altro terzo con terriccio trito, composto di radici di felci, torba e sfagno ben pigiato e inzuppato in acqua piovana. Vi si picchettano quindi le piantine, estratte dalla gelatina, dopo averle ben lavate con acqua distillata per portar via tutte quelle particelle di gelatina che potrebbero essere rimaste attaccate attorno alle radici; gelatina

COELOGYNE PANDURATA.

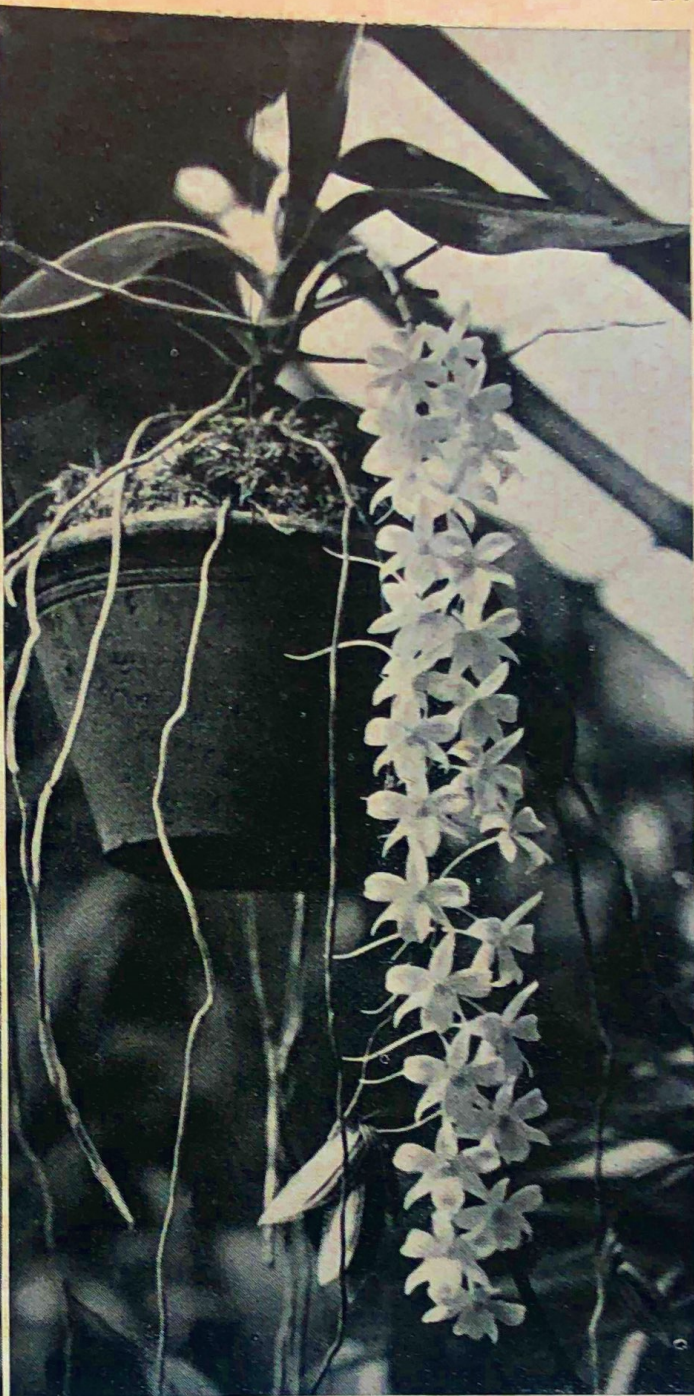
TRICOPHILIA TORTILIS.

che costituirebbe, in caso opposto, un buon nutrimento per le muffe. Dopo piantate, si lasciano senza innaffiarle per una o due settimane, secondo l'umidità della serra. Quest'ultimo trapianto resta molto facile a eseguirsi, e, se le piantine sono forti, l'attecchimento è sicuro.

Quando i matracci sono stati richiusi bene, dopo la semina o la piantagione, è ben difficile che s'infettino: occorre tuttavia tenerli in una serra ben pulita e non attraversata da correnti d'aria. Devono inoltre rimanere bene esposti alla luce, ma occorre che il sole non li colpisca, e perciò, finchè il sole non sia scomparso di sopra la serra, si useranno coperture di fitta tela. La temperatura più indicata è dai 20 ai 35 centigr.

Anche per le piantine in vaso occorre molta luce, ma niente sole, e possibilmente un ambiente riparato e pulito. Dopo la prima picchettatura, si effettua il trapianto in piccoli vasi, in ciascuno dei quali si metterà una piantina: indi si trapianteranno in vasi sempre più grandi quanto più le radici si saranno sviluppate. Più difficile è sapersi regolare nella innaffiatura: la troppa acqua è sempre dannosa, per quanto le piantine amino molto l'umidità. La giusta misura si apprende con la pratica. Semine e trapianti si possono fare durante tutto l'anno.

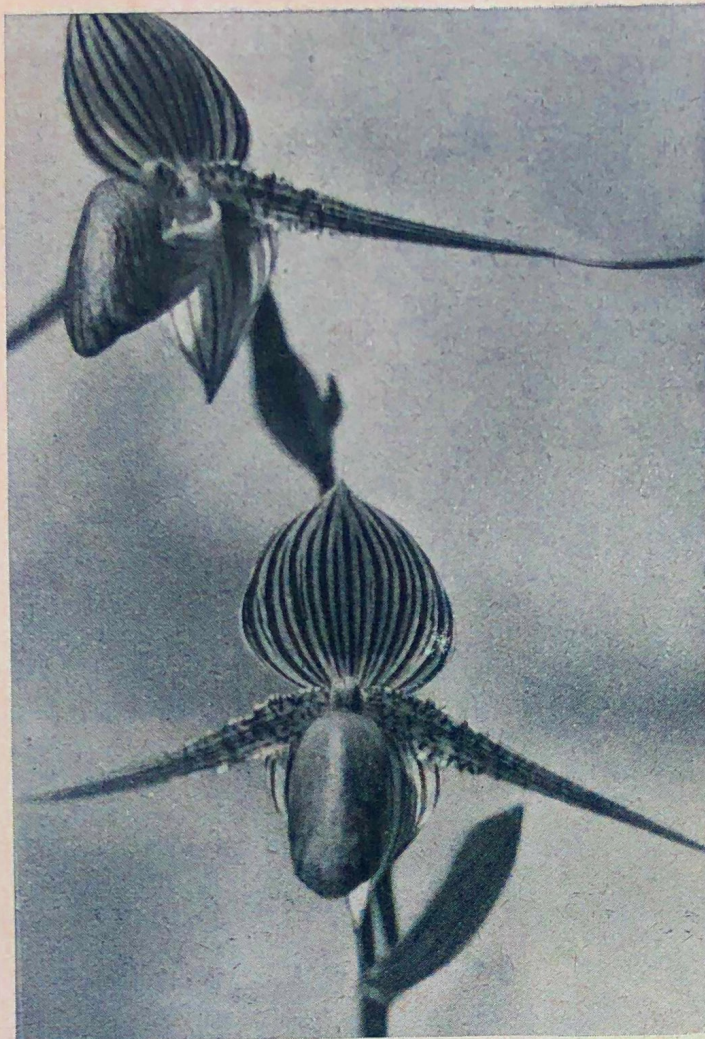
Nelle colture delle Orchidee occorre soprattutto possedere una certa dose di pazienza e di costanza, per attendere il risultato di cure e di operazioni che durano certe volte degli anni: e può anche darsi il caso — tutt'altro che raro — di veder fiorire, dopo cinque o sei anni di attenzioni, una nuova varietà di assai scarso interesse e quindi anche di poco valore; però, se si sono scelti bene i soggetti per le fecondazioni incrociate, si può essere quasi certi di un buon successo. Gli incroci tra razze pure sono i più faci-

DENDROBIUM ALBUM.

ANGRAECUM SANDERIANUM.

li a ottenersi e si arriva così anche a produrre un maggior quantitativo di semi perfetti: però da queste specie, già troppo sfruttate, non c'è da aspettarsi gran che di nuovo o di importante. Invece, per ottenere nuove varietà interessanti, conviene effettuare incroci tra le specie ibride, cercando di perfezionare i colori e di aumentare la grandezza dei fiori: occorre soprattutto fare incroci con soggetti di lontana parentela tra loro e tentare anche con generi diversi, il che è certamente più difficile e di dubbia riuscita; ma, se per caso si giunge a ottenere dei semi fertili, si può aspettarsi qualcosa di veramente raro e assolutamente nuovo.

Dalla semina alla fioritura di queste piante intercede un periodo di tempo assai lungo, che si può calcolare dai quattro ai sette anni, secondo le specie: i *Phalaenopsis*, le *Cattleyae* e i *Cymbidium* sono i più solleciti a fiorire; gli *Oncidium*, *Vanda*, *Odontoglossum* i più lenti, e lentissimi poi soprattutto i *Cypripedium*, che mostrano i primi fiori solo dopo il settimo anno. Ma non si aspetta forse sette anni e più che si formi la perla tra le valve di un mollusco?

Gli amatori di Orchidee si sono sentiti talvolta biasimare la predilezione per queste piante rare, come una morbosa mania che apporta gran dispendio e nessun profitto; invece l'utile esiste veramente, e si può affermare che un'impresa specializzata nella coltura delle Orchidee, concepita industrialmente, può dare dei benefici superiori a quelli ricavati da qualsiasi altra coltivazione tra le più remunerative.

Qualunque sia oggi la quantità di Orchidee inviate sui mercati delle Capitali della Moda, l'offerta non è mai pari alla richiesta, e qualsiasi produttore che potesse fornire regolarmente ai fiorai delle grandi città un quantitativo re-

ALCUNE BELLE VARIETA' DI « CYPRIPEDIUM ».

golare delle migliori specie di questi fiori, sarebbe certo di collocarlo senza fatica e con lauti guadagni. Ma occorre soprattutto che l'acquirente possa fare assegnamento su una produzione costante; necessita quindi che il produttore abbia delle serre impiantate in modo razionale e con notevoli quantità di specie, scelte tra le più belle e le più richieste.

Tra queste sono da consigliarsi anche le seguenti: *Angraecum*, *Calanthe*, *Dendrobium*, *Epidendrum*, *Masdevallia*, *Miltonia*, *Orchis*, *Brassia*, *Aërides*, ecc.

Alcune varietà di *Odontoglossum crispum* hanno raggiunto prezzi di 2000 lire e più per pianta, mentre alcune *Cattleyae* sono state pagate fino 5000 lire! Ma anche i fiori recisi hanno prezzi assai elevati, che si aggirano dalle 15 alle 30 lire per fiore, fino a raggiungere le 200 per le spighe di *Phalaenopsis schilleriana*.

Ecco perchè la coltivazione di queste piante può riuscire molto redditizia, e perchè l'Orchidea viene considerato il fiore più bello, più strano e più prezioso: fiabesco, superbo fiore della leggenda e del mistero.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

RESTAURI E ABBELLIMENTI A SAN GIUSTO

« S. GIUSTO » (MUSAICO DI GUIDO CADORIN).

La cattedrale di San Giusto riassume, si può dire, la storia di Trieste dall'età romana ad oggi.

Essa, che fu in ogni epoca acropoli sacra ai triestini, diventò popolare e venerata anche in tutta Italia durante la guerra, da quando una commovente e diffusa canzone ne propagò il nome, diventato così simbolo delle nostre cocenti speranze.

Giunto il giorno tanto sospirato della vittoria, i soldati nostri, con rito spontaneo e memorabile, ascesero il colle sacro, per deporre armi e bandiere ai piedi del Santo Patrono. Storia di ieri, che non si può evocare senza commozione, già quasi circonfusa da mistero di leggenda.

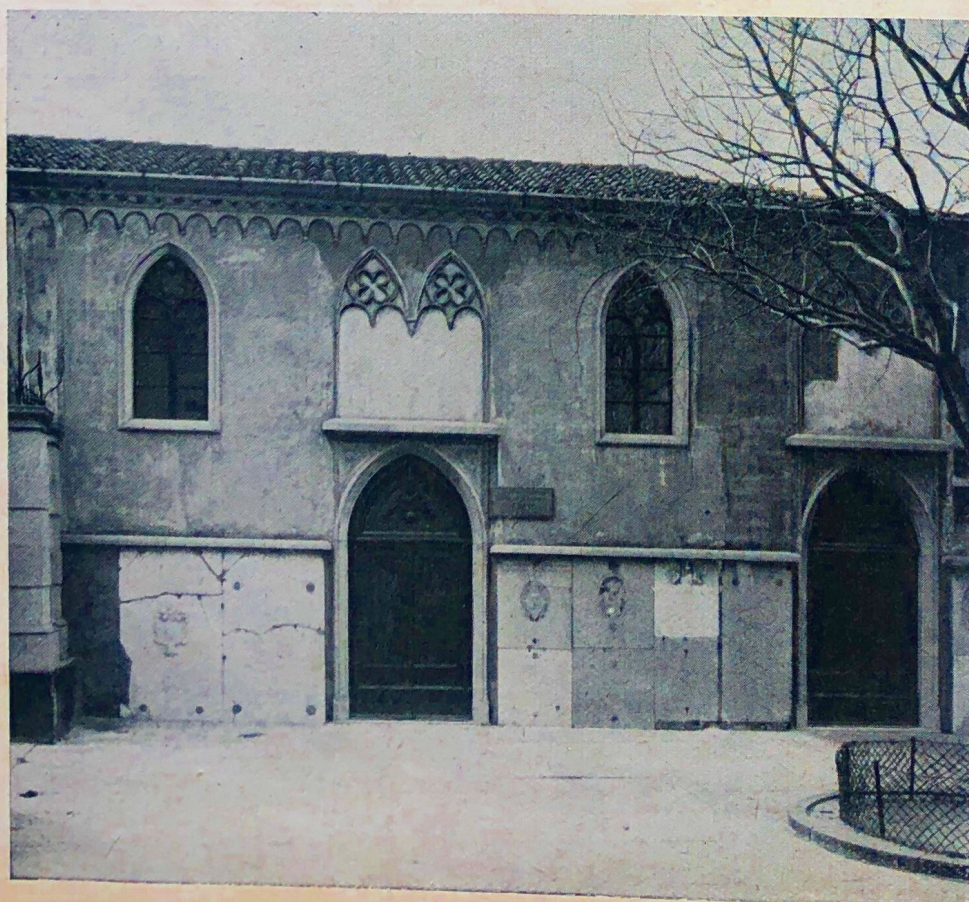
San Giusto sorge ove era il tempio dedicato forse alla trìade capitolina: Giove, Giunone e Minerva; distrutto, esso sopravvive con una parte della sua stessa materia affiorante qua e là nella chiesa cristiana. Ben venne affermato che la topografia del tempio capitolino pare identificarsi con quella di San Giusto e la romanità incorporarsi e immedesimarsi nella sua muratura.

Su quel colle, in quel luogo, sorsero sempre, per costante tradizione, i varii edifici religiosi: a incominciare da quello sorto agli albori del Cristianesimo.

Dopo il mille, due, e nettamente separate, erano le chiese che ornavano il colle superbo: quella intitolata a Maria, a sinistra di chi guarda il tempio attuale, e l'altra, discosta, a destra, dedicata a San Giusto.

LA MEDIOCRE CASA CHE, PRIMA DEI RESTAURI, NASCONDEVA I RESTI DELL'ANTICO BATTISTERO.

IL BATTISTERO DI SAN GIOVANNI E IL PIAZZALE DOPO I RESTAURI.

LA CAPPELLA DETTA DI SAN MICHELE AL CARNALE, PRIMA DEI LAVORI.

Ma nel secolo XIV le due chiese parvero insufficienti ai bisogni del culto; e, in luogo di abbatterle per costruire un edificio nuovo, vennero entrambe, con strano espediente, utilizzate quali navate laterali di una chiesa novella, che è il Duomo attuale, creato con l'aggiunta di una navata mediana, che servì a fondere in una sola chiesa maggiore le due vecchie fabbriche. Segno della loro antica e nobile origine, rimangono intatti i musaici magnifici delle absidi rispettive, forse non anteriori al secolo XII, legati per caratteri stilistici a quelli veneziani di San Marco e di Torcello.

LA CHIESETTA DI SAN MICHELE AL CARNALE DOPO I RESTAURI.

La gran navata mediana, al tempo della sua costruzione, venne frescata nello sfondo dai pittori friulani Baietto e Domenico di Giovanni e, per illuminarla, venne aperto nella facciata il gran rosone che ancora la adorna: ma le pitture di quegli artefici quattrocenteschi furono distrutte nella prima metà dello scorso secolo, quando, demolita l'abside primitiva, se ne costruì un'altra a cassettoni e rosoni, secondo il gusto neoclassico, contrastante con la severità ieratica dell'ambiente. Ma la chiesa aveva già subìte altre brutture.

Architetti e decoratori « a mal più ch'a ben usi », dal Seicento in poi, infersero all'edificio e alle adiacenti costruzioni danni e offese d'ogni maniera, che ne offuscavano l'originaria bellezza, a rivelare la quale il Governo di Mussolini ordinò una serie di lavori cui prepose l'architetto Ferdinando Forlati, veronese, allora benemerito e operoso sovraintendente all'arte medioevale e moderna nella Venezia Giulia. E' doveroso far conoscere almeno le opere principali che egli ha condotto a termine, perchè il pubblico non ignori il grande sforzo compiuto.

Una brutta casa era addossata al caratteristico campanile; abbattuto quell'ignobile avancorpo di tarda costruzione, il Forlati trovò i resti dell'antico Battistero di San Giovanni e lo rimise in bella luce, ridonando così all'ambiente una costruzione che molto ne aumenta il carattere e la grazia.

Sorgeva dall'altra parte del tempio, in falso gotico, brutta in sè, bruttissima in relazione alle cose circostanti, la cappella detta di San Michele in Carnale, inclusa nell'area del vecchio sagrato che, sia detto di sfuggita, accolse anche la salma di Fouché, Duca d'Otranto, Ministro di Polizia di Napoleone. Sotto quelle strane superfetazioni scoperse il Forlati e rimise in onore una bella chiesetta, diventata complemento e ornamento degno dell'insieme.

Ricordiamo ancora l'esterno della vecchia abside, arieggiante la caserma e il granaio: il Forlati intuì l'organismo originario e lo arricchì di sei finestre, alle quali, come vedremo, è serbata una notevole funzione anche per quanto tiene alla decorazione interna.

La chiesa emerge ora schietta di forme dal sagrato, dal quale si intravvedono la cupola restaurata e il transetto e la cappella gotica.

ESTERNO DELL'ABSIDE DI S. GIUSTO PRIMA E DOPO I RESTAURI.

Nell'interno vennero tolti gli intonaci, con la conseguente scoperta di qualche decorazione originale: al soffitto a carena vennero ridonati la struttura e i colori primitivi. I risultati del restauro sono stati particolarmente felici nella cappella di San Giusto, che ora rifulge di grande bellezza, mentre accanto ha ripreso il suo fascino la suggestiva cappellina di Sant'Apollinare, tutta adorna di interessanti affreschi del XIII secolo.

Quando il Governo decise il ripristino architettonico, volle lasciare alla cittadinanza di Trieste la cura di provvedere alla decorazione interna: e per quella dell' abside venne rivolto invito agli artisti italiani, che risposero numerosi all'appello; ma due soli rimasero in gara. Fu scelto in definitiva il pittore Guido Cadorin di Venezia, con l' obbligo però di eseguire il progetto in musaico. Dovette quindi il Forlati crear sede degna d' accoglierlo, compito questo da lui assolto con larghezza e signorilità di vedute.

Tolse perciò dalla vecchia abside i cassettoni e sei dipinti insignificanti, e vi aprì sei finestre allo intorno; quindi la adornò ricoprendola tutta con grandi lastre di cipollino antico.

Compito arduo fu quello serbato al Cadorin, non solo perchè la tecnica del musaico è inconsueta e di eccezione, ma anche perchè

a San Giusto fiammeggiano nelle due cappelle laterali i due musaici antichi: l'uno rappresentante la Vergine fra due angeli e gli Apostoli alla base: l'altro, il Redentore fra San Giusto e San Servolo.

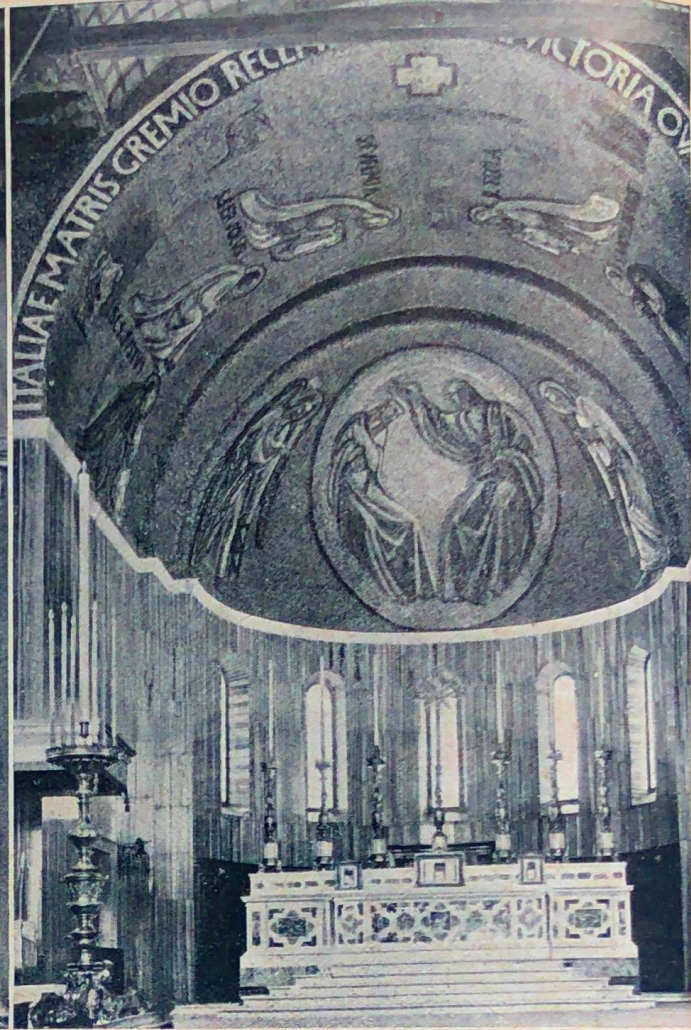
Ma egli, senza generare disarmonie, e senza attenersi, anche dal punto di vista tecnico, a schemi fissi, seppe creare un legame fra il vecchio e il nuovo, che aggiunge fascino e mistero alla Cattedrale.

La composizione rappresenta nello sfondo Maria Incoronata dal Redentore, il soggetto medesimo preesistente ai rifacimenti del 1842-43: ai lati due arcangeli adoranti; nella vôlta i sei Santi protettori di Trieste, cioè, a sinistra San Giusto, San Servolo e Santa Eufemia; San Sergio, Sant'Apollinare e Santa Tecla dall'altra parte; lungo l'arco, i simboli degli Evangelisti.

Sulla fronte dell'abside risalta a grandi caratteri la seguente scritta dettata da Monsignor Buttignoni: *Italiae Matris gremio recepti Tergestini Victoria ovantes Anno XIV*, a ricordare che il restauro e la decorazione furono decretati a perpetuare il ricordo della redenzione di Trieste. Ebbe il Cadorin la esatta comprensione delle esigenze particolari dell'arte del musaico, e fece prevalere l'elemento rappresentativo su quello narrativo.

Tre anni durò il lavoro: basti pensare che la superficie da adornare era di 220 metri quadrati: e occorsero all'uopo circa quaranta quintali di tessere, che fornirono all'artista oltre mille gradazioni di colore: dell'oro, cosa che ha dell'inverosimile, vennero impiegate ben 150 gradazioni, e 50 ne occorsero dell'argento.

Guido Cadorin, che vive a Venezia, centro importante di produzione di un musaico tutto grazia superficiale e abilità, ma senza spontaneità e senza vigore, ha sentito il tedio di

LA CAPPELLA DI S. GIUSTO PRIMA E DOPO I RESTAURI.

LA VECCHIA E LA NUOVA ABSIDE DELLA BASILICA DI S. GIUSTO.

quest'arte tralignata in mestiere, e, pur senza imitare l'antico, seppe fare del nuovo, con le sue mani, aiutato in sua presenza da Renato Signorini, bravo musaicista che viene dall'Accademia Ravennate, e dal veneziano Giorgio Baitello, e tutto con lo spirito e coi mezzi che presiedettero alle più vigorose e ammirate manifestazioni di quel genere speciale e difficile di pittura murale che è il musaico.

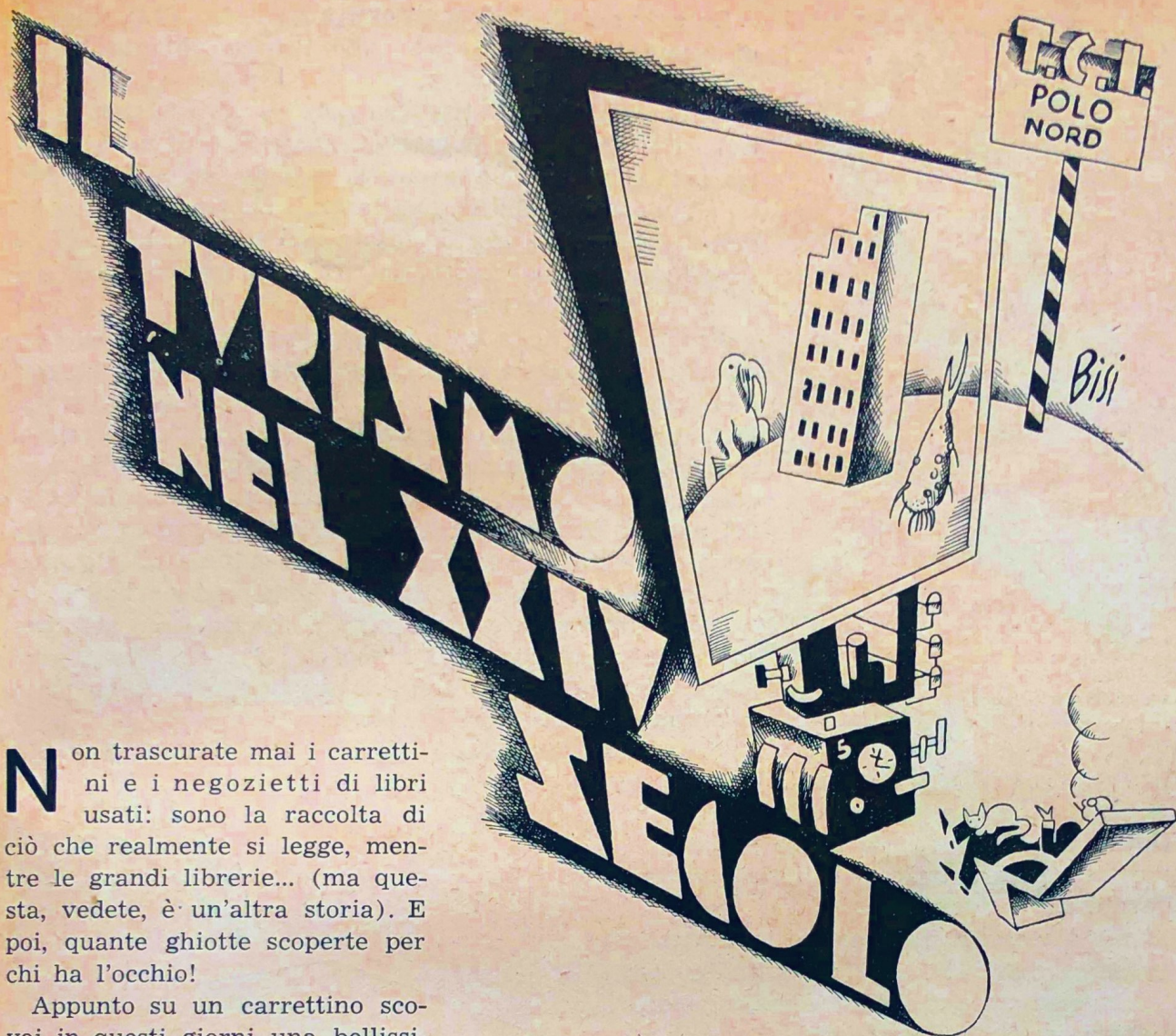
Curando da sè l'esatta elaborazione di ogni particolare tecnico, il Cadorin ha evitato i pericoli del manierismo e dell'accademismo, per produrre un'opera improntata a rudezza sincera ed espressiva, la quale in certe ore del giorno si anima di effetti d'una luminosità quasi sovraterrena.

Non il corruscare consueto dell'oro, ma una luce che par quasi catodica, che investe il catino dell'abside sì da farlo parer staccato da ogni terrestre luce.

Opera di grande coscienza artistica, di grande ardimento, di grande mole, la prima del genere ai giorni nostri e destinata a rappresentare degnamente la rinascita del musaico.

RODOLFO PROTTI

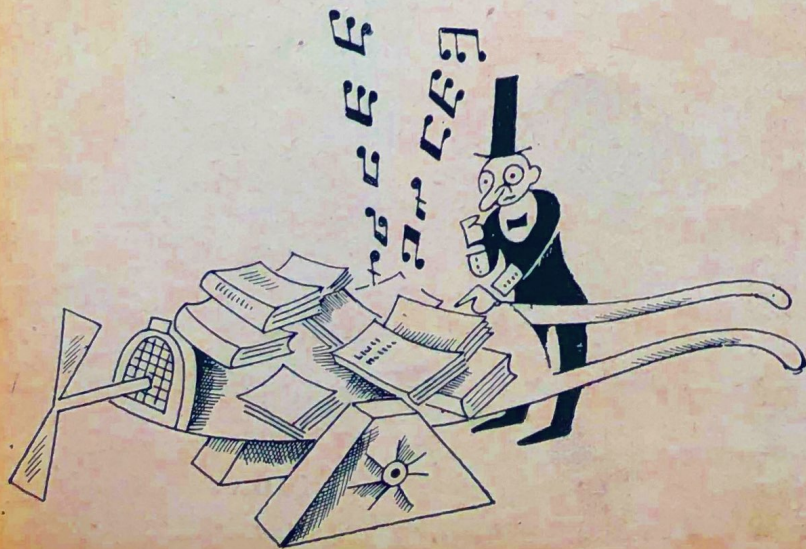
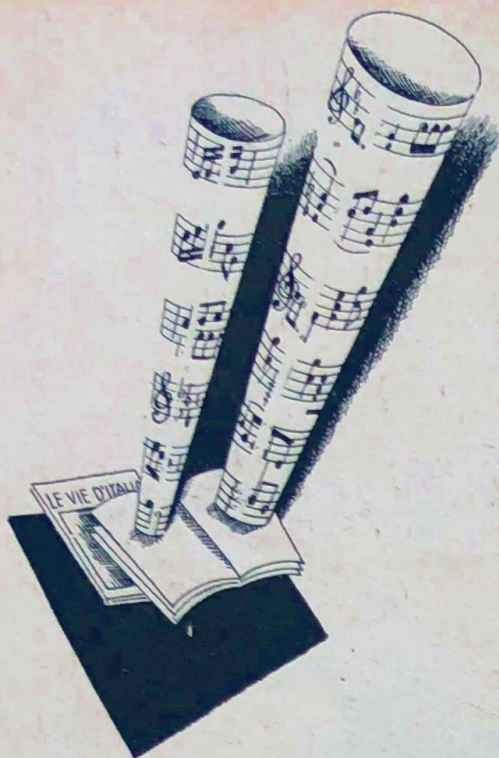
DETTAGLIO DEL MUSAICO: L'INCORONAZIONE DELLA MADONNA.

IL TURISMO NEL XXIV SECOLO

Non trascurate mai i carrettini e i negozietti di libri usati: sono la raccolta di ciò che realmente si legge, mentre le grandi librerie... (ma questa, vedete, è un'altra storia). E poi, quante ghiotte scoperte per chi ha l'occhio!

Appunto su un carrettino scovai in questi giorni una bellissima gemma: tra un *Libro dei Sogni* e un romanzo giallo, mi capitò tra le mani un fascicolo de *Le Vie d'Italia* del 24 settembre 2372, dico duemila trecento settantadue. Il rivendugliolo mi chiese cinquanta centesimi, che sborsai subito, svignandomela col mio tesoro, per paura che il buon uomo, avvedendosi tardi del suo sbaglio, mi corresse dietro per chiedere invece 10.000 lire, valore minimo d'un tale cimelio per i bibliofili.

Quando, spinto dal rimorso per la mia azione disonesta e anche dalla curiosità di sapere come il fascicolo fosse finito su quel carrettino, ritornai indietro, con le lire 9.999,50 in mano, rivendugliolo e carrettino erano misteriosamente spariti, come avviene nei casi analoghi, in tutti i racconti fantastici. Porterò nella tomba quell'atroce implacabile rimorso, quella morbosa curiosità e (forse) quei quattrini.

Ma mi corre l'obbligo, almeno, di offrire ai lettori de *Le Vie d'Italia* un po' della mia scoperta; ciò che alleverià il mio rimorso.

Si tratta d'un fascicolo non molto differente da questo, che avete in mano: il T. C. I. sa mantenere le tradizioni, e fa bene. Unica differenza notevole: l'ultimo sedicesimo non è di carta ma d'una specie di *cellophane*, con le immagini cinematografiche da proiettarsi a illustrazione degli articoli, e la traduzione di questi in colonne sonore, per chi non vuol prendersi il disturbo di leggere e preferisce ascoltare. Magnifica comodità, per la quale però, purtroppo, mi mancano gli istrumenti adatti a metterla in pratica.

... LA TRADUZIONE IN COLONNE SONORE PER CHI NON VUOL PRENDERSI IL DISTURBO DI LEGGERE...

La sede del T. C. I. pare essere stata, nel 2372, trasferita di fresco in un grattacielo, sito precisamente in Milano-XXXVII-B, all'indirizzo: « XII, 76^3, $\sqrt{215}$ ». « L'atterraggio degli elicorazzi — avverte una nota — avviene sulla *Bertarella*, che dev'essere, immagino, una specie di torre. Da altra nota si può anche arguire la ragione per cui s'è aggiunta, all'imponente edificio, una torre: il numero dei « Soci fondatori della sede » era diventato così enorme, e la relativa lapide s'era così allungata, da richiedere quell'appendice costruttiva per farle posto!

Non mi fu facile, a tutta prima, capire il testo. Non è cosa da nulla l'evoluzione della lingua italiana, in oltre tre secoli. L'influenza del paroliberismo, il crescente tecnicismo dei linguaggi, l' abolizione (successivamente imposta forse da qualche grande letterato) del punto esclamativo, dell'interrogativo, della virgola, del punto-e-virgola, delle maiuscole e del puntino sull'i, hanno fatto dell'italiano scritto una specie di stenografia. Solo una certa mia cultura nella glottologia, nell'enigmistica e nel dialetto bergamasco m'hanno permesso di interpretare quasi tutto il fascicolo con sufficiente approssimazione. Ma ciò sarà oggetto d'uno studio a parte: a voi basta, nevvero? un rapido sunto di quanto ho potuto laboriosamente decifrare.

E, perbacco, ce n'è abbastanza: per erudirsi e per stupirsi. Vediamo dunque.

A che pùnto sono i vari generi di turismo, nel 2372? Questa è senza dubbio la vostra prima curiosità; e un accorato articolo editoriale ve la soddisfa subito.

Il turismo è molto a mal partito, in Europa. L'istituzione degli S. D. E. (Stati Disuniti d'Europa), qualche cosa come una Confederazione, non sembra abbia dato tutti i frutti attesi. La pace è su per giù assicurata in tutto il globo, pare, con vari ingegnosi artifici. Ma, visto e considerato che nella vecchia Europa qualche Stato, a turno, conserva ancora in pieno sec. XXIV le ataviche virtù bellicose, un vasto territorio nell' Australia Centrale è stato riservato alle guerre. Due popoli hanno voglia di menar le mani? Si sfidano, e mandano laggiù i loro perfezionatissimi eserciti a saggiare e sfogare le loro energie nazionali: insomma, qualche cosa come delle Olimpiadi di guerra, finanziate dalle grandi « industrie pesanti » europee.

Ora, appare dall'articolo in questione come la passione eccessiva per queste Olimpiadi belliche svii i cittadini da tutti gli altri sport, turismo compreso.

Ma il male peggiore non è questo.

« Ormai — dice lo scrittore, e io traduco in italiano... antico — l'enorme diffusione in ogni casa della *panvisione radioplastica* ci distoglie a poco a poco dal salubre gusto di viaggiare. La legge del minimo mezzo ha portato tutte le sue disastrose conseguenze. E si capisce: mettersi comodamente a sedere davanti al proprio apparecchio, girare il bottone della latitudine e quello della longitudine, e essere visualmente e acu-

LA SEDE DEL T. C. I. PARE ESSERE STATA, NEL 2372, TRASFERITA DI FRESCO IN UN GRATTACIELO, SITO PRECISAMENTE IN MILANO...

.... IL TIPO STRATOSFERICO DA GRANDE CROCIERA...

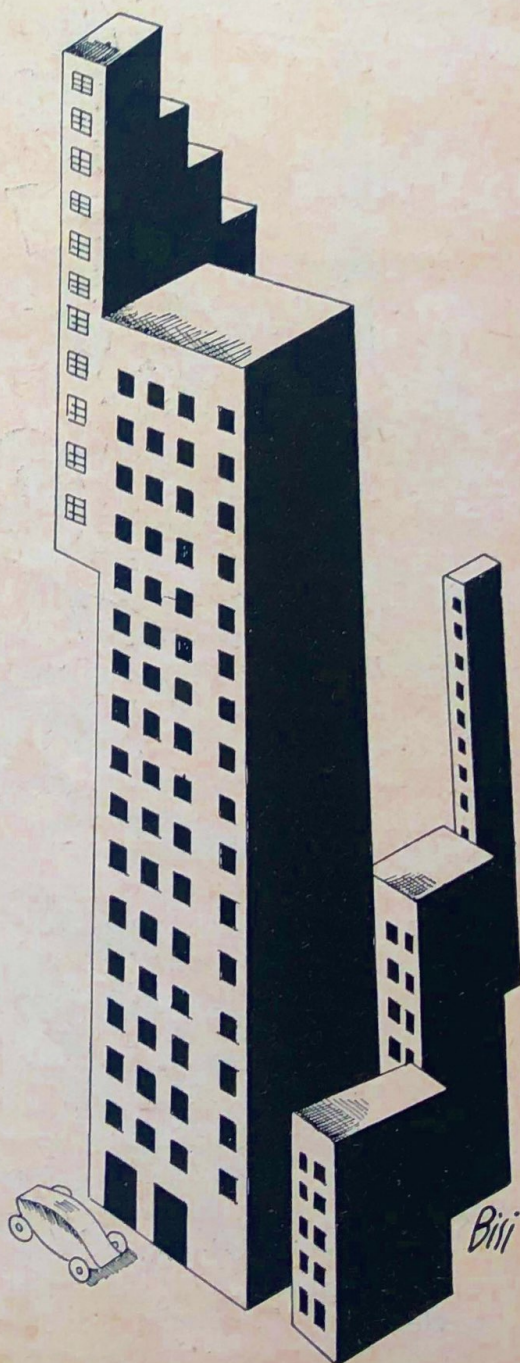
sticamente trasportati in quel punto del globo, per ammirare il panorama o assistere all'avvenimento prescelto, è cosa così facile e gradevole, che vince tutte le altre curiosità.

« Pochi superano la naturale pigrizia umana, per sobbarcarsi alla noia di recarsi in aerotassi al vicino razzoscalo, accomodarsi sul sedile pneumatico dell'elicorazzo da crociera, e affrontare qualche ora di stratosfera, per dare una capatina alle gare di iceberghismo accademico o di tiro al tricheco, al Polo Nord, oppure all'inaugurazione del nuovo lago-serbatoio nel Sahara. Spesa, rischio, perdita di tempo, per piccoli che siano, superano di gran lunga ciò che occorre nella panvisione casalinga.

« E poi, per i topi di biblioteca, ci sono i libri fotosonori, coi quali è così facile assistere agli avvenimenti di cinquanta, ottant'anni fa, rivedere l'eruzione del Monviso, l'arrivo del primo convoglio etereo dei Marziani, gli episodi dell'invasione nipponica in Patagonia, e così via.

« Tutte bellissime cose, se anche ormai risapute e viste e riviste. Ma il risultato, purtroppo, è chiaro: la decadenza irreparabile del turismo!

« L'uomo del secolo XXV sarà dunque l'uomo in poltrona?

« Purtroppo, la scienza medica, una volta nostra alleata, che predicava le sane gioie del moto, dell'aria libera, dei mutamenti di clima, e poteva così spaventare gli inerti col quadro dei cento mali fisici della vita sedentaria, la scienza medica ora offre i suoi servizi alla poltroneria! Grazie agli

apparecchi per la produzione casalinga dei climi artificiali, grazie alle facili applicazioni dei raggi KZ, dei raggi fisiocosmici, dei raggi ipergialli, ognuno può prevenire gli acciacchi della vita sedentaria.

« Ma non sconteranno poi le generazioni future quest'orgia di radiazioni, questa fisiologia adulterata, questa vita artificiale?

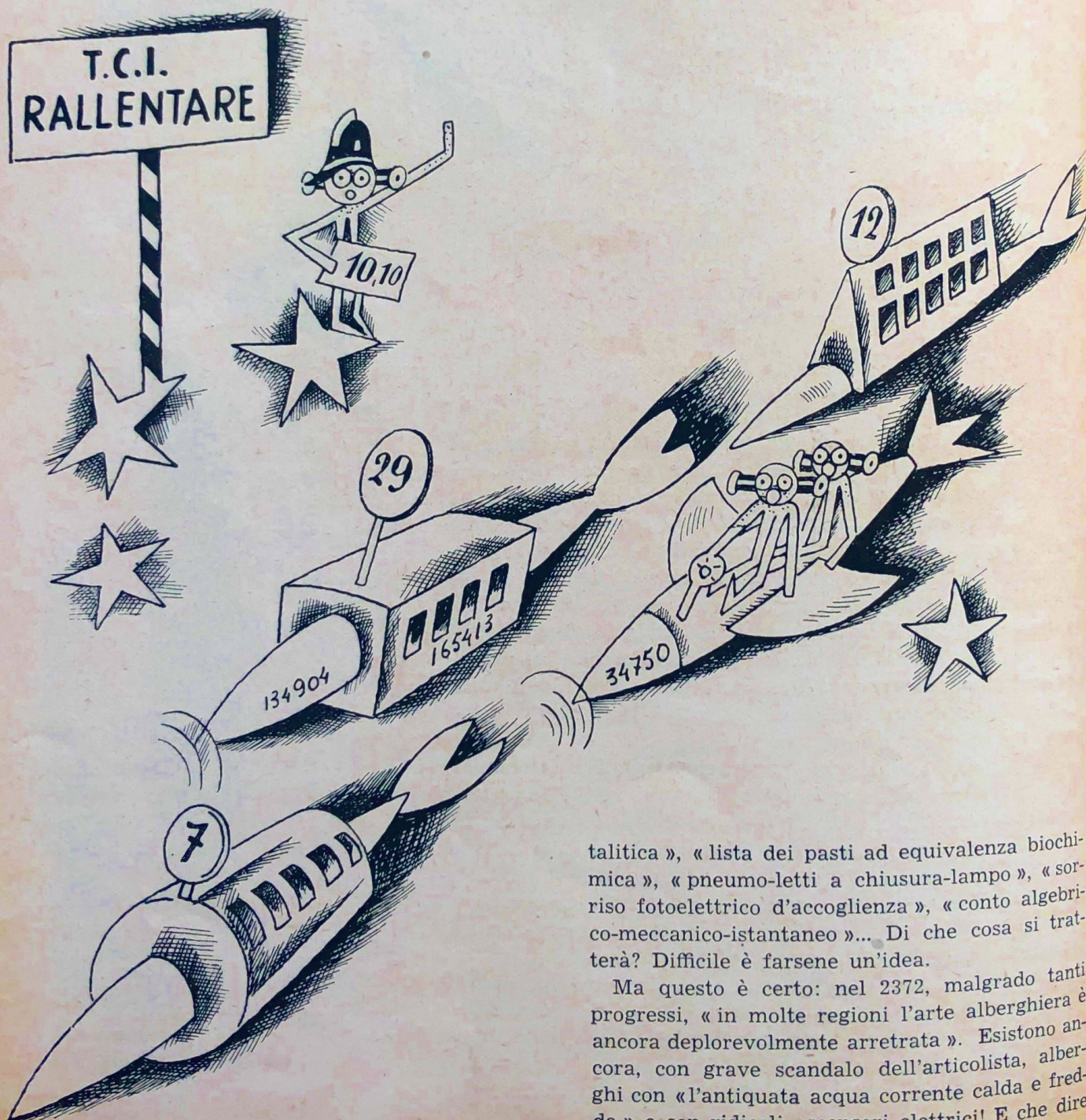
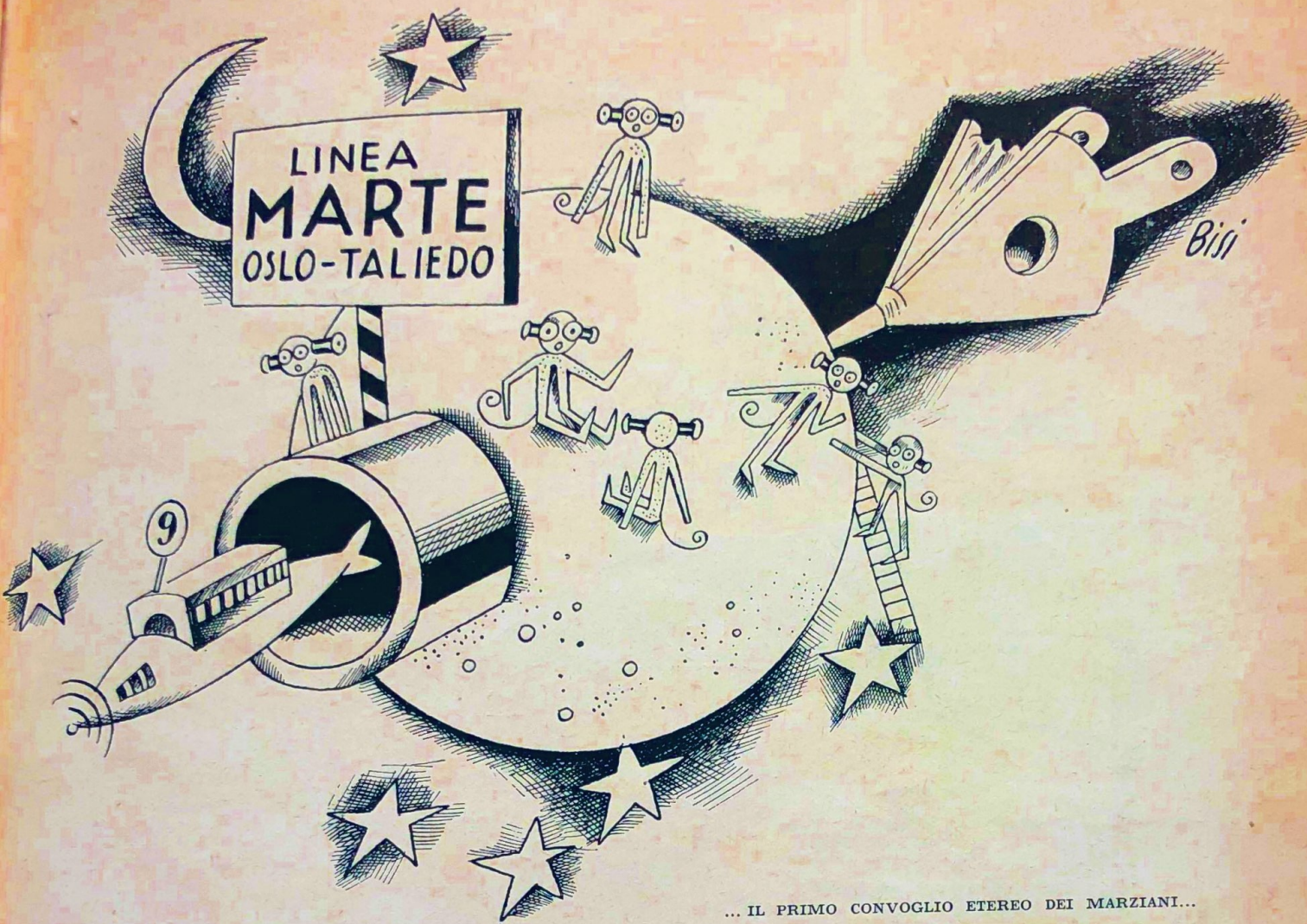
« Tali tremendi pericoli, che minacciano tragicamente il domani della razza, ci spingono a intensificare sempre più la nuova campagna del T. C. I.: *Per il moto e per la vita naturale!*

« E basta con le poltrone pneumatiche e con gli uomini-ostrica! ».

Il quadro è davvero deprimente, e non possiamo a meno di applaudire, con 436 anni d'anticipo, a questo nostro Touring sempre benemerito, sempre glorioso.

Ma i mali del 2372 non finiscono qui: i gridi di dolore, lungo il bel fascicolo, sono molteplici (peccato non poterli tradurre in suoni, mediante la colonna sonora!). Un lungo desolatissimo articolo è dedicato, per esempio, alla importante riforma alberghiera.

Purtroppo, ci sfuggono i particolari tecnici della « elettrificazione totalitaria alberghiera » e certi termini ci danno una acuta ma vana curiosità: « alberghi a rovesciamento climatico », « impianto iperigienico irradiante », « cameriera ca-

talitica », « lista dei pasti ad equivalenza biochimica », « pneumo-letti a chiusura-lampo », « sorriso fotoelettrico d'accoglienza », « conto algebrico-meccanico-istantaneo »... Di che cosa si tratterà? Difficile è farsene un'idea.

Ma questo è certo: nel 2372, malgrado tanti progressi, « in molte regioni l'arte alberghiera è ancora deplorevolmente arretrata ». Esistono ancora, con grave scandalo dell'articolista, alberghi con « l'antiquata acqua corrente calda e fredda » e con ridicoli ascensori elettrici! E che dire

... IL PRIMO CONVOGLIO ETEREO DEI MARZIANI...

di quelli ove non c'è ancora, in ogni camera, il pan-televisore? o dove la mancanza del « cameriere telepatico » costringe tuttora all'uso dei vecchi radiocampanelli?

Un problema soprattutto sembra molesto alla clientela, ed è continuamente oggetto di studi dei competenti e di voti dei congressi: il problema della mancia!

Ma, pur con queste difficoltà alberghiere e in contraddizione con le lamentele che abbiamo riferite, non pare che i cittadini del XXIV secolo siano poi, in realtà, tanto « sedentari »: l'elicorazzo, il mezzo di trasporto di gran lunga preferito, è diffusissimo. Il motore elettrolitico, che funziona mediante la scomposizione elettrica dell'acqua ne' suoi tre elementi (ossigeno, idrogeno ed eterogeno), consente l'uso d'un combustibile che sarebbe ultra-economico, l'acqua, se non fosse oggetto d'un monopolio. E il T. C. I., dopo una campagna di dieci anni, non è riuscito a ottenere che una riduzione del 5 per 100 sull'imposta relativa.

Ma esistono elicorazzi per tutti i gusti e per tutte le borse: dall'utilitario-atmosferico, di cui s'insegna l'uso nelle scuole ai bambini di cinque anni, al tipo stratosferico da grande crociera; dal tipo lusso per signora al colossale elicotreno pel trasporto delle merci, che ammorba l'atmosfera col suo idrogeno mal combusto e scoperchia ogni tanto qualche grattacielo. L'atmosfera e la stratosfera sono ormai conquistate, e già i primi apparecchi eterei, copiati sul tipo marziano, permettono di ritener vicino il turismo interplanetare, l'unico che tenti lo spirito sportivo degli umani, ormai sazî del volo, troppo sicuro, troppo diffuso, troppo quotidiano.

Eppure, qualche spirito patriarcale, qualche ostinato laudatore del tempo antico sente ancora, lo credereste?, la nostalgia del buon vecchio automobile, che, sino agli albori del 2300 « percorreva con così gustosa rudezza, alle placide velocità di 400 o 500 chilometri all'ora, la solida superficie di questo nostro pianeta, così ricca di quei bizzarri ma pittoreschi paesaggi, di quelle rilevate prospettive radenti, di cui l'abitudine ai monotoni, piatti panorami aerei ci ha fatto perdere il gusto... ». Sono le parole d'un « vecchio socio Fondatore della Sede » e in una accorata rievocazione che ha per titolo: *Siamo ancora dei terrestri?*

Ma il destino dell'automobile è stato crudele,

...PEI POVERI AUTOMOBILISTI ERA BEN GRAVE IL DISAGIO DI INTRODURSI NELLA INABITABILE CARROZZERIA-GUAINA... IL COEFFICIENTE 100 FU RAGGIUNTO...

paradossale: la nobile macchina è scomparsa dalla superficie della terra tra il 2305 e il 2310. Come mai? Uccisa — se ho ben capito — dallo snobismo dei carrozzieri e dalle manie scientifiche degli ingegneri; vittima dell'*aerodinamismo*.

Uno schizzo storico rileva, infatti, come « questa moda fatale si sia manifestata nei torbidi anni intorno al 1930 »: le macchine cominciarono ad abbassarsi, a rastremarsi, ad affilarsi, per migliorare il loro coefficiente di penetrazione, e i viaggiatori, nel torchio delle pareti sempre più ravvicinate, dovevano coricarsi, appiattirsi via via... Verso il 2100 il coefficiente era meccanicamente brillantissimo, la velocità e la ripresa sempre più eccellenti; ma pei poveri automobilisti era ben grave il disagio di introdursi nella inabitabile carrozzeria-guaina. Il coefficiente 100 fu raggiunto nel 2210, ma le linee s'erano alla fine così ravvicinate, che le macchine, ridotte a semplici espressioni geometriche, erano *completamente scomparse:* (O automobilisti miei contemporanei, siete avvertiti: non avete più davanti che tre secoli per godervi il vostro sport prediletto!).

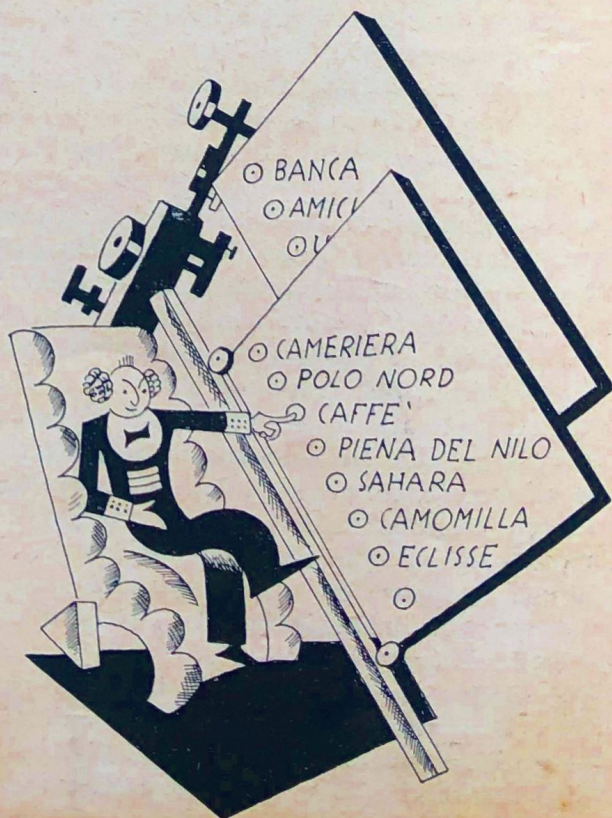
Dopo questo doloroso necrologio, una nota simpatica: il fervido appello per la propaganda al nostro caro T. C. I. « O soci, dateci almeno un altro nuovo socio! » esorta la vigile Direzione Generale. Ma l'Italia nel 2372 conta 93.241.001 cittadini e il T. C. I. 93.241.001 soci! Perciò la propaganda sociale si risolve in una simpatica propaganda demografica!

Queste le spigolature principali, le più curiose dell'istruttivo fascicolo.

Alle quali si potrebbe far seguire una bella serie di meditazioni filosofiche sul progresso umano, con molto consumo di arguti punti esclamativi e interrogativi, ancora permessi.

Ma sarebbe troppo facile e, anche, di poco buon gusto. Pensate che effetto di scrittore goffamente arretrato io farei quando nel 2372 un curioso, nel frugare sui razzocarrettini di libri usati, ci scovasse proprio questo nostro fascicolo....

FRANCO BIANCHI

(Disegni di Bisi)

Sulle vaste banchine del porto di Massaua, in tempo di sanzioni, mentre a Ginevra si discute...

...e «le nostre truppe, superbe di ardimento e di entusiasmo, si accingono a sforzi ulteriori».

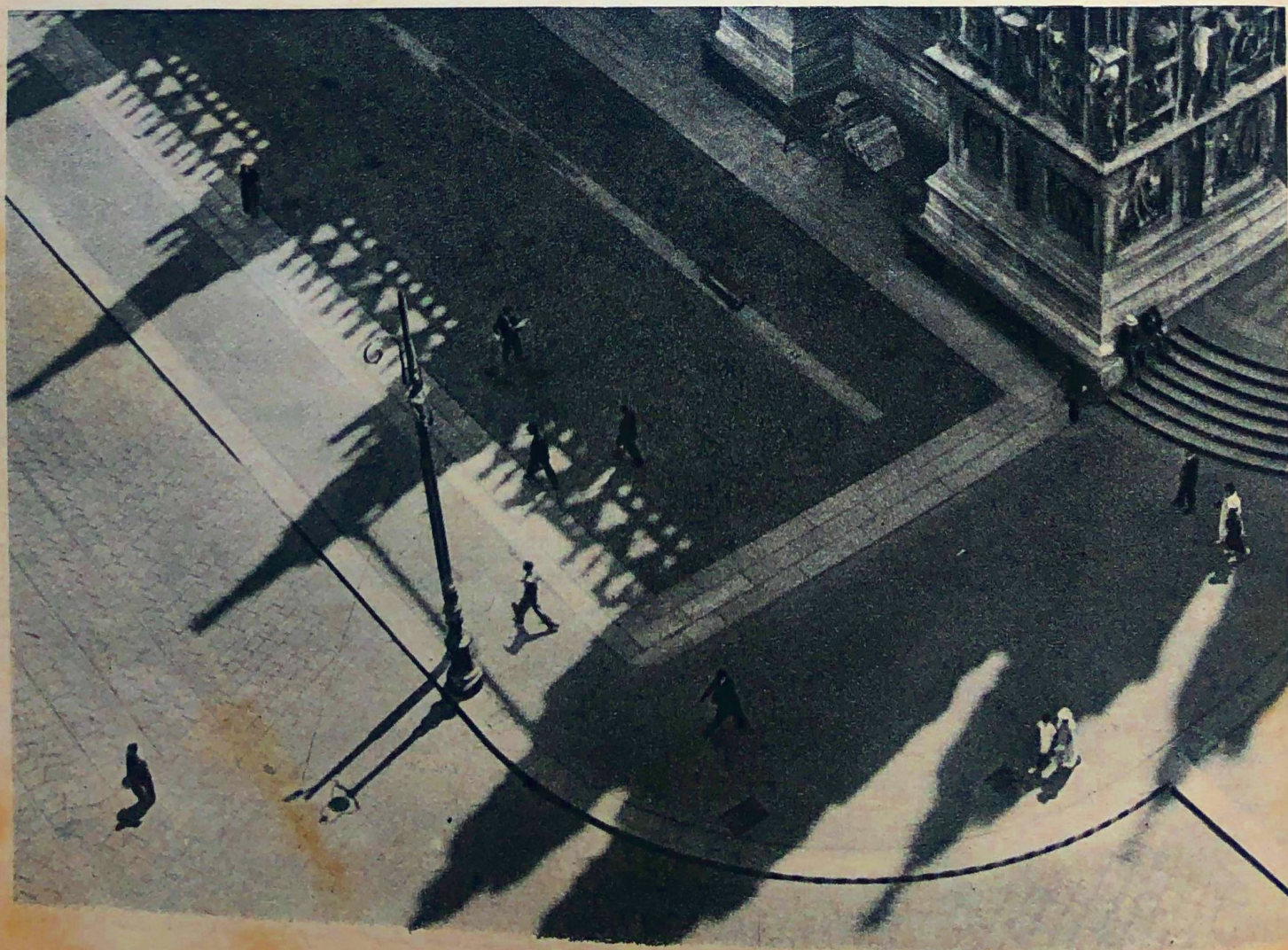
EVOLUZIONE DEL PAESAGGIO

Il treno prima, poi l'automobile...

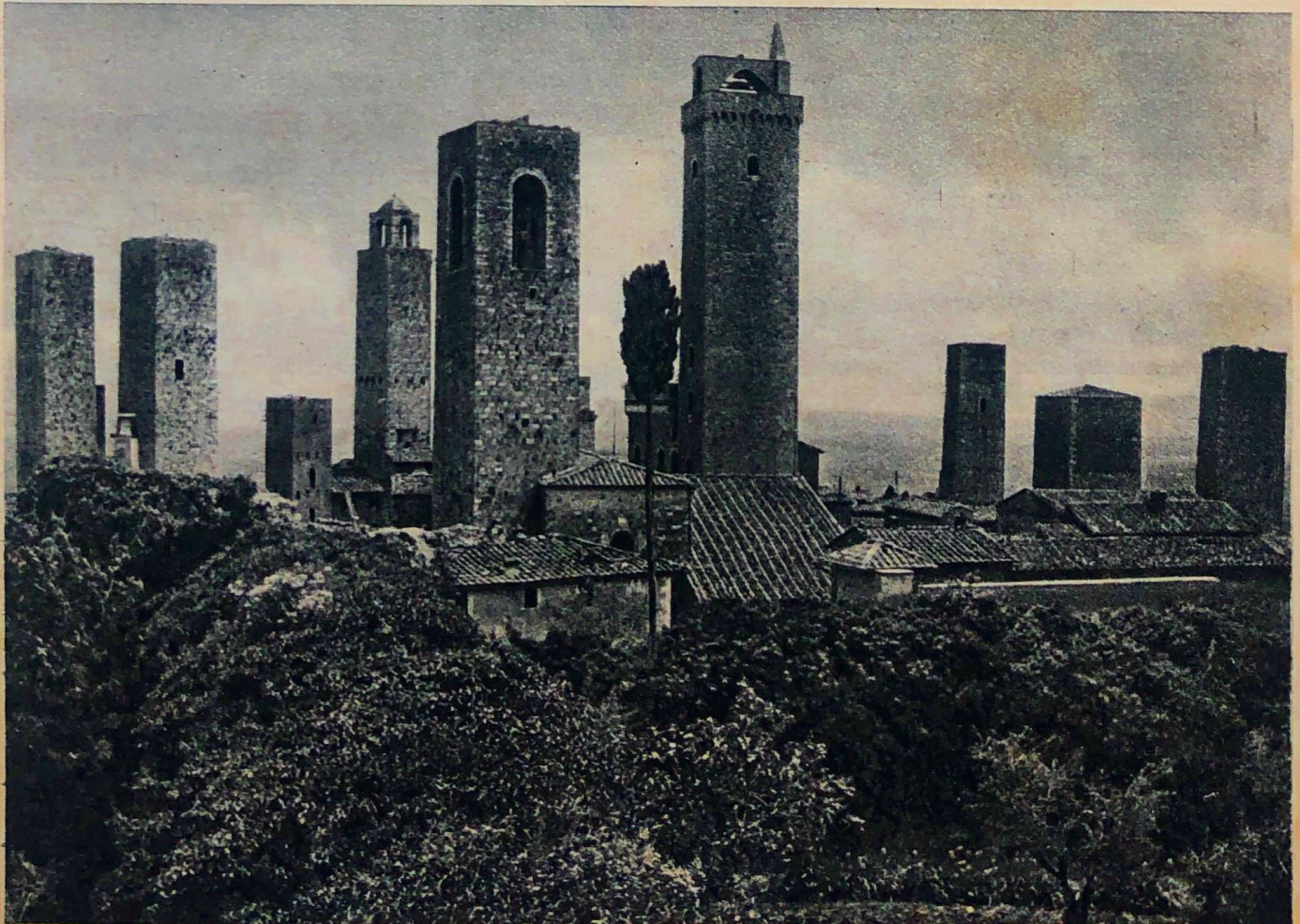
Il paesaggio moderno non è più quello di una volta.

Questa rapidità dei mezzi di trasporto, oltre che sconvolgere e riordinare su un altro piano i rapporti mercantili e sociali degli individui e dei popoli, ha determinato un diverso orientamento nel modo nostro di vedere le cose. Vogliamo dire che, spostandoci noi rapidamente da un luogo all'altro, da questa a quella città, il paesaggio ha acquistato ai nostri occhi una mobilità e un'unità che prima non aveva. Una volta era composto di frammenti, qualche cosa di statico e conchiuso in diverse caselle: oggi è un organismo in movimento che prende dalla fusione delle sue varie parti l'aspetto e l'espressione definitivi.

Il treno prima, poi l'automobile e infine il velivolo nel giro di poche ore ci mettono a contatto con tutto un emporio di oggetti creati dalla natura o dall'uomo. Lo spazio s'è emancipato dal tempo. Dove una volta bisognava camminare e camminare, consumando sette paia di scarpe e sette mazze ferrate per veder qualcosa di nuovo, oggi noi possiamo starcene fermi entro il nostro mezzo meccanico di locomozione e sono esse le cose che ci vengono incontro. Per tal modo la nostra sensibilità non smussata o intorpidita dalla fatica e dalla stanchezza, aguzzata anzi da quella specie di pigrizia che ci è consentita dall'immo-

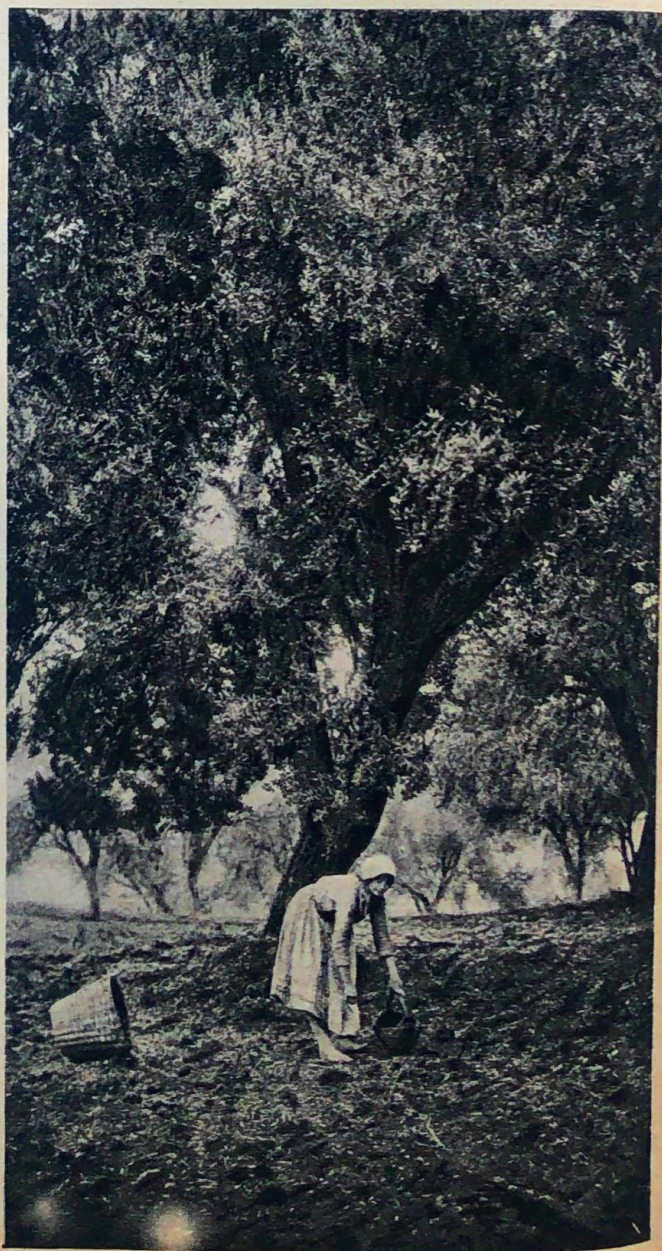
Dopo le guglie delle Dolomiti io voglio vedere i pinnacoli del Duomo di Milano...

bilità, apprende con più vivace risentimento le impressioni che la colpiscono. Seduti nella poltrona girovaga, il nostro spirito è assorbito e assorto a poco a poco in una specie di ebrietà e di stupefazione, che è la condizione favorevole all'accoglimento delle vedute reali e alla trasformazione loro in imagini e pensieri. Trasognamento e meditazione sono parenti. I panorami si svolgono intorno a noi senza pause, alberi, case, siepi, strade, monti, monumenti, e noi, perfettamente soli, assistiamo alla rappresentazione della variopinta fantasmagoria.

Si tratta di un procedimento cinematografico. E il cinematografo infatti sfrutta e sviluppa nello stesso tempo questo nostro amore, tutto moderno, delle vedute rapide, multiple, fatte di accostamenti improvvisi e di acrobatici sorvolamenti, unificate da una luce d'acquario che scolorandole un poco le rende indelebili. Traversando di corsa mari e monti, su la pellicola della nostra sensibilità — che nel positivo diventa memoria — non restano impressi particolari di singoli oggetti, che presi a uno a uno hanno scarsa importanza, ma un'unità vivente e attiva. Un fotomontaggio naturale ha preso le varie fasi di un processo sviluppatosi traverso secoli di tempo e centinaia di chilometri di spazio, componendone una visione organica e logica. Ed è quello che conta. È inutile di un tessuto

... il campanile di Pisa... o le cento torri di San Gimignano...

Alle abetaie natalizie delle valli alpine han da seguire le odorose pinete di Toscana, gli oliveti di Calabria...

osservare punto per punto la trama. Lo fanno la buona massaia e il sarto. Còmpito, nel tessuto di un Paese, dell'economista e del sociologo. Per ammirare e apprezzare il disegno che quel tessuto ci mette sotto gli occhi, la purezza delle tinte, l'armonia delle proporzioni, la novità delle immagini, occorre l'unico colpo d'occhio. Gli usi e i costumi particolari di una regione non alimentano altro che una curiosità svagata. Le rapide strade e l'assiduo attrito dei rapporti li hanno mescolati e confusi. La teoria sociale dei vasi comunicanti porta a un livello pressochè eguale costumanze e credenze. Conta quest'unità che fissandosi nella nostra memoria non è di spazio soltanto ma anche di tempo. Innanzi agli occhi ci passano oggetti recenti e oggetti antichissimi, le opere degli uomini e le opere d'Iddio, montagne e cattedrali, fiumi e acquedotti, necropoli e città nuove. Il panorama della natura è integrato e animato dal paesaggio della storia, dal paesaggio della civiltà, rassodato traverso il processo dei millenni.

E le facce diverse delle diverse razze, sovrapponendosi le une alle altre, spiegano e illustrano la teoria dell'evoluzione meglio che dieci trattati famosi e illeggibili.

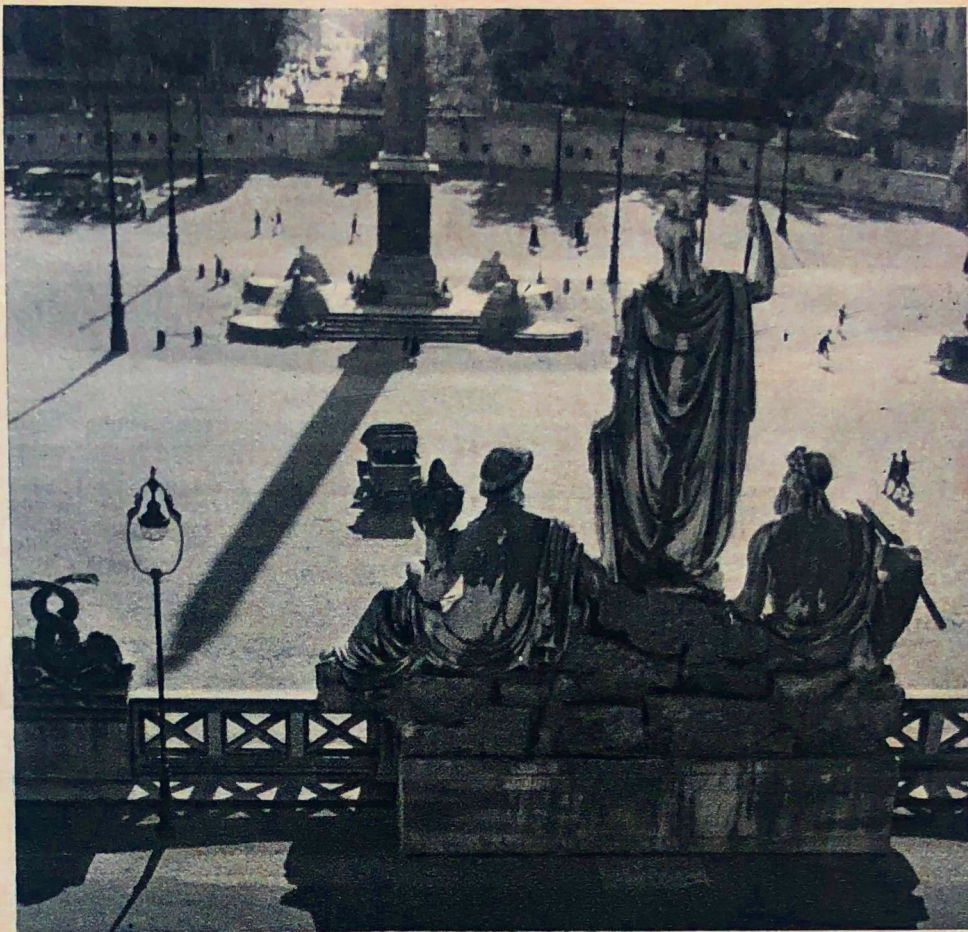
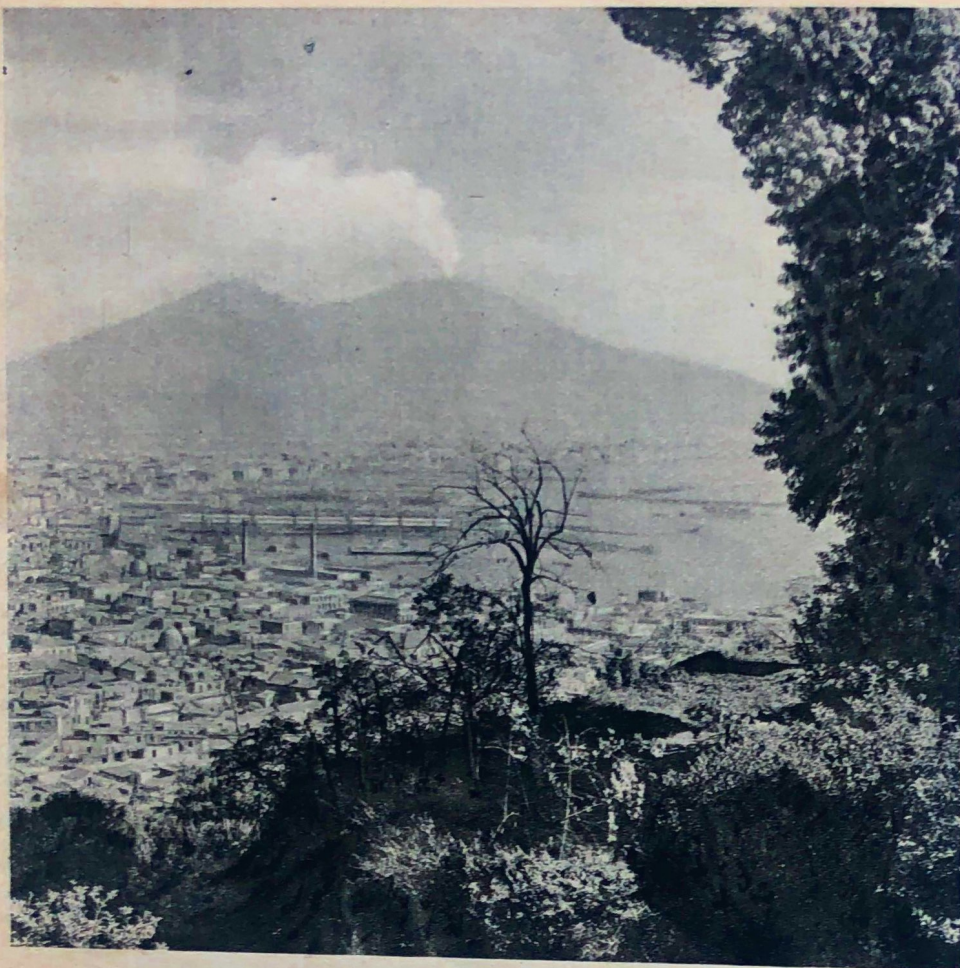
Io, tutte le volte che un amico m'invita a un viaggio in automobile traverso l'Italia, gli metto come condizione la velocità, moderata ma continua, e l'assenza assoluta delle soste, oltre il tempo necessario ai rifornimenti della macchina e dei passeggeri. Brevi ritorni alla realtà dei bisogni quotidiani, che non han da interrompere il quadro unico della visione.

...tra le cascatelle delle sorgenti montanine e le acque croscianti e zampillanti della Fontana di Trevi...

... alle rovine di Selinunte, le bonifiche di Maccarese, di Piscinara ...

Dopo le guglie delle Dolomiti io voglio vedere i pinnacoli del Duomo di Milano o il campanile pendente di Pisa — ardimento dietro ardimento e capriccio dietro capriccio, ognuno a suo modo circondato da una aureola mistica — o le cento torri di San Gimignano e, magari, la mole Antonelliana. Alle abetaie natalizie delle vallate alpine hanno da seguire le odorose pinete di Toscana, gli oliveti di Calabria, grandi e solenni a specchio del mare, i malinconici prati del Tavoliere, gli aranceti di Sicilia in fiore e in frutto. Soluzione di continuità non ci dev'essere tra le cascatelle delle sorgenti montanine e le acque croscianti e zampillanti della fontana di Trevi, perchè l'opera della natura e l'opera del genio umano trovino il perfetto accordo nel perfettissimo quadro della Penisola. Alle cave di marmo di Carrara mi piacerebbe accostare le solfatare e le latomie; alle rovine di Selinunte, di Metaponto e delle altre antiche pietre dissepolte, le bonifiche di Maccarese, di Piscinara e delle altre nuove terre risanate. Una visita,

a distanza di poche ore, al Museo Nazionale di Napoli, alla Galleria degli Uffizi, al Poldi Pezzoli di Milano, passando da piazza del Popolo a piazza della Signoria e da questa alle due piazze di San Marco, traverso Perugia e Verona, mi disporrebbe in uno stato di euforia che invano si cerca a vaghe letture, a dilettose imaginazioni, a meditazioni senza peso. E dopo il casto sonno d'Ilaria il sonno innocente di Guidarello.

Se l'amico mi conduce a Ravenna per veder la tomba di Dante, io gli chiedo di trasportarmi l'indomani a fare un giro tra Mergellina e Fuorigrotta, per rivedere insieme le tombe di Virgilio e di Leopardi. I colli Euganei, Bellosguardo, la Versilia e i cipressetti di Bolgheri, la quercia del Tasso sul Gianicolo, Recanati e il vago Eupili, Pescara e San Mauro di Romagna, voglio che siano le tappe consecutive di un unico itinerario traverso tutta la poesia italiana, le strofe diverse del grande canto nazionale.

Cala il velario sull'ampio golfo di Napoli, dove il più luminoso sorriso del mondo si schiude in larghi aloni di malinconia, per riaprirsi sulla Laguna, dove la malinconia si adorna di vezzi e di malizie, e una seconda volta su gl'incantesimi dell'Alto Adige in cui la malinconia evapora in fiaba e sortilegio. Alla musichetta dei mandolini succede la nenia dei campanacci e delle cennamelle. Le sirene abbandonano l'acqua del

...passando da piazza del Popolo a piazza della Signoria...

Cala il velario sul golfo di Napoli...

mare, per diventar silfidi e reginette d'acqua dolce nei laghi di Carezza e di Misurina.

L'automobile che in poche ore mi conduce dalla piazza di Legnano ai campi di Marengo, dal Trasimeno a Monterotondo, da Siracusa a Calatafimi, dagli spalti di Mantova ai Piombi di Venezia, da San Giovanni in Fiore a Sapri, dal ponte d'Arcole o di Lodi ai ponti del Piave e dell'Isonzo, ecco m'addita tutta la dolorosa e sanguinosa trama della storia d'Italia nei suoi nodi tagliati a colpi di spada. Passo tra l'alba e il tramonto da Venezia a Genova, e tutta la gloria marinara vedo della mia patria nel sorgere

...gli incantesimi dell'Alto Adige in cui la malinconia evapora in fiaba e sortilegio...

...silfidi e reginette d'acqua dolce nei laghi di Misurina...

e nel decadere fastoso. Dai castelli svevi delle Puglie ai castelli savoiardi della Val d'Aosta, traverso le rocche umbre toscane e lombarde, sento formarsi e cementarsi, sasso su sasso, a ferro e fuoco, l'unità d'Italia. Solo per quel tratto verde d'Appennino che da Montecassino passando per il Subasio e Santa Maria degli Angeli sale alla Verna convien fare un'eccezione, perchè i luoghi santi non si confondono col resto della terra.

Da Pompei corro a Sabaudia.

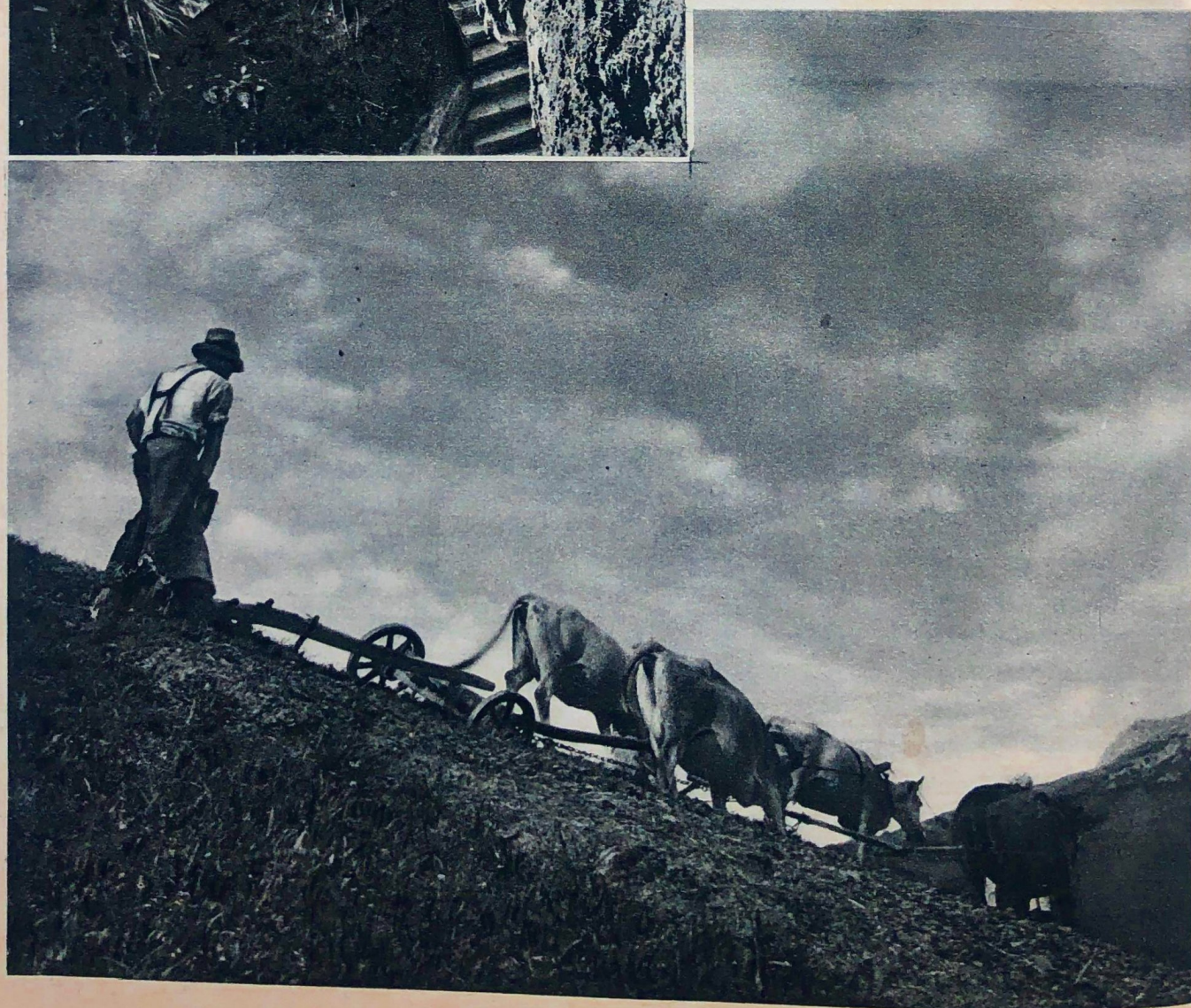
Così, nell'albo della memoria, l'Italia mi si disegna intera e intatta e il tempo non avrà più polvere per cancellarla. Così il senso della pa-

...e il vago Eupili...

tria scende dagli occhi al cuore del viandante e vi diventa palpito.

Infine non è ultimo vantaggio questo di poter vedere a ogni apertura di pagina, come in una fantastica assemblea, tutti insieme i volti le strutture le andature del nostro popolo, così diverso nei tratti e nei gesti, così variopinto nei costumi e nella parlata, così diseguale nelle abitudini, dal montanaro al pescatore, dal fabbro al bifolco, dal tessitore al carrettiere, dal vendemmiatore al boaro, dal seminatore al solfataro, ma in ogni volto e in ogni espressione egualmente sano e sobrio, operoso e orgoglioso.

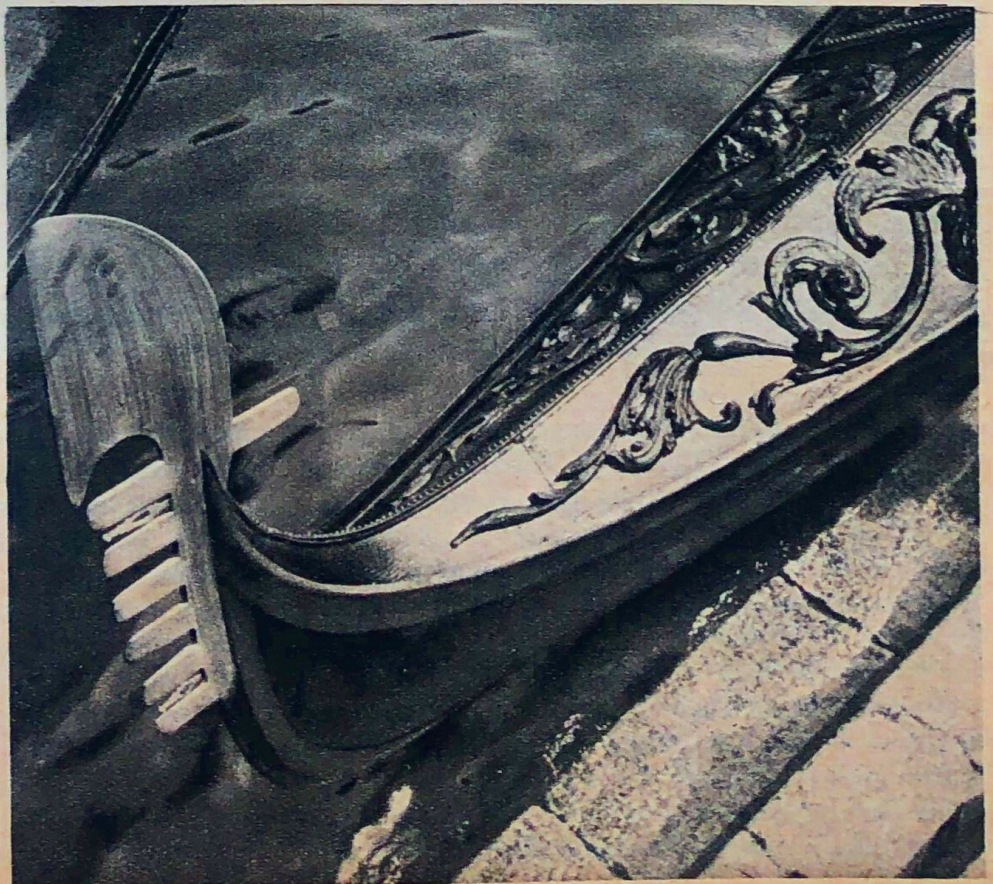
MICHELE SAPONARO

(Fotografie di Stefani, Pizzi e Pizio, Crimella e Galimberti)

RITORNANO LE GONDOLE...

Un cronista fedele che, imitando Marin Sanudo, avesse voluto scrivere un diario pittoresco sulla vita, la gloria, la decadenza della gondola, un certo giorno, di un certo anno, avrebbe dovuto lasciarsi trascinare dalla sua nostalgia: « Emblema di Venezia, cara agli innamorati, agli amanti, ai musici, ai poeti, agli indovini, alle belle signore che son passate per questa divina città, lentamente, senza che troppa gente se ne accorga, e tuttavia con infinito rimpianto, la gondola è stata uccisa dal motoscafo... ».

Non moriva del tutto ma aveva una vita stentata e tribolata nei traghetti, nel labirinto di quei paletti sconvolti dai flutti (che a Josephine Baker parvero un immenso orto di asparagi), così per comodità della gente che passava da una riva all'altra. Riviveva in un alone eroico un pomeriggio di settembre per la regata reale che si corre ogni anno nelle acque tremanti del Canalazzo fra pergole e veroni, da S. Chiara ai Giardini di Napoleone, sicchè a qualcuno di noi pareva di veder tornati per sempre gli otto remiganti vestiti di cremisi, le sculture sollevate sullo specchio liquido e caduco, costretto nel fastigio dei palazzi, fra drappi preziosi e sete e velluti e frange d'argento e fiocchi d'oro, tra pinne e piume come ai tempi dei principi e dei sovrani a festeggiare Federico VI Re di Danimarca e di Norvegia, o ancora, molti e molti anni prima, a onorare la scoperta della congiura di Marin Faliero, la difesa di Scutari, la vittoria delle Curzolari, il trionfo sulla lega di Cambrai, o quelle altre regate, mitiche e leggendarie, per la traslazione di S. Marco, per l'Ascensione, per S. Maria della Carità, per il ritorno di Domenico Michiel, per la presa di Costantinopoli, per il Corpus Domini, « pittura di una innocente e giocosa gara nella quale rifulge la passione e il trionfo che fu caro al cuore dei veneziani ». Ma, da tanti e tanti anni, nessuno di noi scopriva più le gondole alle rive dei pubblici edifici e dei palazzi dei patrizi. Qualcuno, giungendo a Venezia, se ne serviva per una specie di curiosità, ma pareva, agli spettatori, piuttosto capriccio che necessità.

Un giorno, Alessio Midwani, che da poco tempo aveva acquistata l'Abbazia di San Gregorio, volle cinque gondole, per sè, per Barbara Hutton, la figlia biondissima del *Re dei bazar* di

New York, che aveva sposata da poco, per i suoi amici fedeli e infedeli, e le fece allineare — belle e ricche — a pochi metri dalla scalea sontuosa della Madonna della Salute: passavano, in un corteo di mondanità, con delle signore straniere e con delle artiste di cinematografo (Kay Francis e Marion Davies...) lungo la Riva degli Schiavoni. Erano resurrezioni fatue. Inavvertitamente, ma fatalmente, le famiglie più ricche di Venezia le avevano abbandonate. Quelle, quasi devastate per una crollante vecchiaia, di Sarah Bernhardt e di Eleonora Duse erano scomparse; quella di Gabriele d'Annunzio ballava sulle onde di S. Maria del Giglio, con Dante « occhi di vetro » che la remava a puppa, e tutte le altre, seguendo la sorte del tempo e della moda, sparivano furtivamente, adagio adagio, nelle *cavane*. Perfino Bernard Shaw, tornando da Gerusalemme, giunto a Venezia per veder S. Francesco del Deserto, vecchio convento in mezzo all'acqua, vi si era fatto portare da una di quelle piccole *valesane* che i barcaiuoli delle fondamenta nuove, di Burano, di Mazzorbo, delle Vignole, vogano con due remi incrociati sul cuore. Restavano le fiere pattuglie dei gondolieri più celebri, i cantori della *Gerusalemme*, i gondolieri di *casada*, della Duchessa della Grazia e di Don Carlos di Borbone, di Leone Gambetta e di Maurice Barrère, di Waldeck

Rousseau e di Bonin Longare, e, fino a poco tempo fa, di Pierre Loti e di Riccardo Wagner, ma ormai con tante e tante primavere addosso, e i più giovani ai traghetti pigri e sonnolenti monotoni e taciturni e tuttavia squisitamente originali, « girati » in tutti i films veneziani d'oltre mare, dalle avventure di Giacomo Casanova alla « Gondola delle chimere ».

Gli *arzeri* e gli *squeri* non erano che cantieri silenziosi: quelli magnifici della Giudecca, di Murano, della Fondamenta dei Mendicanti e del Ponte dei Lustraferri subivano, rassegnati, questa paralisi di una industria veneziana così segreta che, vanamente, si era tentato di sostituirla altrove, perfino a Miami, nella Florida, dove gli americani avevano *soffiata* una Venezia di caucciù, distrutta da una improvvisa e provvida alluvione.

La « piccola Venezia » della California aveva delle gondole più sottili, senza felze, ma quelle veneziane per la sagoma e per il colore, trasmigravano lontano, da Boston a Chicago, da Filadelfia a New York, da Bruxelles a Vienna, a Berlino, a Rotterdam, ad Amsterdam, ad Anversa, a Liegi, e le acque della Senna e del Tamigi erano talora solcate da gondole fabbricate

a Venezia e vogate da qualche giovane barcaiuolo che, con una strofa, portava, sotto altri cieli, la bellezza inimitabile, serena e primaverile, di un paesaggio unico al mondo.

L'ultima, la più bella, costruita a Venezia nei cantieri di San Trovaso dove, ogni anno, *Jessica* sfugge alle ire di *Shylock* nella magica azione del « Mercante » sordido e rissoso della tragedia di Shakespeare, ordinata dal nostro compianto ambasciatore al Transvaal, ornata di cordoni, di gale, di damaschi, di ottoni, bruna e lucente, nera e oro, quasi per un gioco ambiguo del sole e dell'ombra, col fascino del suo stesso mistero, simile a una magnifica signora, era stata inguainata e mandata a Città del Capo.

Vennero le sanzioni, le limitazioni, le economie dei carburanti.

La città era in linea, nel ritmo fascista del Paese. Aveva perduto un po' del suo silenzio perchè la musica pettegola e irritante dei motori turbava profondamente la quiete diffusa nelle gole dei rii, sotto l'arco dei ponti, lungo le fondamenta solitarie. Le industrie, il commercio, la moda, il bisogno di far presto, la vo-

lontà di arrivar primi, una sensibilità ormai lesa, l'esempio di altri, tutto un assieme di cose aveva determinato una specie di urto a ciò che era stato, veramente, alta signorilità di una città « più sola e più sua » com'è Venezia.

Limitati i consumi, soppressi tutti i motoscafi, meno quelli addetti ai pubblici servizi, con un esempio insigne, che è venuto spontaneamente dalle più alte gerarchie, Prefetto e Podestà alla testa, tutte le gondole di Venezia sono scese nell'acqua. È tornato il grande silenzio che pareva irrimediabilmente perduto. Verniciate di fresco, con degli abiti nuovi, sfilano dagli Scalzi al Palazzo Vendramin Calergi, dal Fondaco alla Ca' d'Oro, da Rialto a Ca' Foscari, dalla svolta dell'Accademia al palazzetto del Procuratore della Repubblica, dalla bocca stupenda del Canal Grande all'arco sontuoso di S. Marco...

Nè mai Venezia fu più bella d'oggi.

GIANNINO OMERO GALLO

L'ACCONCIATURA E' FRA GLI HABAB COSÌ COMPLICATA DA NON POTER ESSERE CONDOTTA A TERMINE SENZA AIUTO.

AFRICA ORIENTALE

GLI HABAB

Per la storia: nel novembre 1885 il Generale Genè assumeva il potere civile e militare di Massaua e ne allontanava subito il presidio egiziano, i cui pochi « basci buzuc » passavano quasi tutti al nostro servizio.

Intanto la missione « Ferrari-Nerazzini » veniva accolta con grandi onori prima da Ras Alula e poi dallo stesso Negus Iohannes, signore di quel Tigrai ora da noi riconquistato; però, non appena sparsasi la voce dell'occupazione di Saati da parte delle nostre truppe e risaputosi che il Colonnello Saletta aveva ricevuto nel palazzo del Serraglio il Cantibai Ahmed-el-Driz, capo degli Habab, Ras Alula, suo nemico acerrimo, si schierava apertamente contro di noi; ma poco dopo, avendo ricevuto in dono un cavallo riccamente bardato, quale pegno della nostra amicizia immutata, fingeva di acquietarsi. Il Genè, nel frattempo, troncava le relazioni amichevoli con gli Habab onde preparare il terreno favorevole alla missione del Gen. Pozzolini e del Dott. Nerazzini, i quali si disponevano allora a partire per la residenza abituale del Negus Iohannes, allo scopo di concludere con lui un patto d'alleanza e di commercio fra l'Italia e l'Abissinia: senonchè, la missione, fermata in cammino, doveva ritornarsene indietro, per ordine del Ministro Di Robilant.

Gli avvenimenti si susseguivano: il 2 giugno 1889, due colonne marcianti attraverso la valle del Lebca e per l'Asas, prendevano Cheren, e il 3 agosto dello stesso anno il Gen. Baldissera occupava l'Asmara, piantando la bandiera italiana precisamente sul *tucùl* del nostro implacabile nemico Ras Alula.

Gli Habab, ad onore del vero, furono sempre con noi.

Il territorio abitato da queste tribù è limitato a nord ed all'ovest da quello che, per tradizione, appartiene alle tribù dei Beni Amer; all'est, dal Mar Rosso; al sud, dalla regione dei Bogos e dal territorio di Massaua.

UOMINI, DONNE E BAMBINI HABAB, PRONTI PER BALLARE LA RITUALE FRENETICA « FANTASIA » AL RITMO SEMPRE PIÙ TRAVOLGENTE E CONCITATO DEL « COBORÒ », IL CARATTERISTICO TAMBURO CHE VEDESI IN PRIMO PIANO DINANZI ALLA GIOVANE DONNA.

ri di Maria Teresa, come risulta dagli archivi lasciati a Massaua; per contro, percepiva un congruo tributo dai suoi arabi, dalle carovane che transitavano nel suo territorio e da quelle che, attraverso il Sahel, raggiungevano Cheren, passando per la carovaniera del Bebca, regione calda, ricca di tamarindi e di flora spontanea.

Non appena occupammo Massaua, il Cantibai Hamed recavasi, come si è detto, dal Colonnello Saletta, allora comandante superiore, per chiedergli protezione ed aiuti contro i razziatori abissini.

Dopo il combattimento di Dogali, essendosi dichiarato lo stato d'assedio nel territorio della nostra nascente Colonia, il Cantibai correva di nuovo a Massaua coi suoi armati, dove, nel 1887, veniva riconosciuto e nominato capo supremo delle tribù Habab; ma l'alta carica disgraziatamente lo inorgogliva a tal punto che gli stessi suoi amministrati, oltre a molti negozianti arabi di Massaua, furono costretti a reclamare contro di lui, cosicchè egli, perduto il comando, fu obbligato a stabilirsi a Massaua, che ab-

GRUPPO DI AUTORITA' HABAB CHE, ARMATE DI TUTTO PUNTO, SOSTANO NELLE VICINANZE DI UN POZZO, DURANTE LA LUNGA MARCIA VERSO LA CAPITALE DELL'ERITREA, DOVE SI RECANO IMMANCABILMENTE PER LE MAGGIORI SOLENNITA' RELIGIOSE E CIVILI.

bandonava verso la fine del maggio 1888, per ritornarsene ai suoi dominii nel Sudan: in sua vece veniva allora nominato Cantibai, il fratello Hedad.

Gli Habab sono di statura piuttosto alta, abbastanza robusti, dall'aspetto normale; la testa si differenzia ben poco dalla nostra; il collo è alquanto più lungo; il naso è regolare; gli occhi sono grandi e vivaci, specialmente nelle donne; la bocca, che ha labbra carnose e leggermente arrovesciate, mostra due file di denti bianchissimi. I bei volti sono spesso deturpati da tagli irregolari e da tatuaggi grossolani. Anche da vecchi gli Habab hanno in generale corpi diritti come fusi.

Spesso si incontrano delle fanciulle bellissime: le acquaiole di Massaua incedono agili come gazzelle, e le loro forme si delineano perfette attraverso i leggeri indumenti colorati. Queste fiere musulmane al modesto e semplice abbigliamento sanno accoppiare una reticenza civettuola, nascondendo in parte i bei visi, mentre

SOPRA: TIPICA POSIZIONE DI RIPOSO DI UN CAMMELLIERE HABAB. - SOTTO: FAMIGLIA HABAB IN CERCA DI PASCOLO E DI ACQUA PER LE MANDRIE; SUL PRIMO CAMMELLO VIAGGIANO I BAMBINI; SUL SECONDO, NASCOSTE DALLE STUOIE CHE SERVIRANNO POI A FORMARE LA NUOVA CAPANNA, IN MEZZO ALLE MASSERIZIE, VIAGGIANO LE DONNE.

altre, ribelli alla legge coranica, se ne vanno in giro a raccogliere legna e acqua a viso scoperto. Alla presenza di un estraneo abbassano gli occhi tinti di *colqual* e raccolgono vieppiù i lembi della *futa;* ma fra queste figlie di Cam il dono nuziale è tuttora oggetto di mercimonio: il che è naturale se si pensa al concetto in cui è tenuta la donna araba. Mamme affettuose, allevano con ogni cura la prole e spesso sono costrette a difenderla, col rischio della vita, dalle iene e dai leopardi affamati che, anche di giorno, arditamente attaccano le fragili, indifese capanne di stuoie.

Tutte le donne fanno grande uso di burro rancido, la pomata prediletta, largamente usata anche dagli uomini, specie dai cammellieri, che se ne ungono ben bene i capelli, la faccia e le altre parti nude del corpo, onde preservare la pelle dalle screpolature prodotte dal calore opprimente.

Le chiome abbondanti e ricciute, laboriosamente pettinate, costituiscono per gli Habab un motivo di sconfinato orgoglio, onde gli uomini le curano al pari delle donne, acconciandole in maniera così complicata e singolare che la loro figura, quando la si scorge ingrandita e profilata alle luci dei notturni bivacchi, assume un aspetto quasi fiabesco.

E' gente tarda e pigra al lavoro, che però non si stanca di camminare tutto l'anno nell'eterna ricerca di pascoli o di acqua e che offre perciò una ottima scelta di carovanieri; ne incontrate ovunque, per il piano e per i monti, sia di giorno sia di notte, coll'immancabile bastone sulle spalle e la lunga sciabola dalla impugnatura a croce, silenziosi, impassibili, dinoccolati, procedenti e lenti passi in testa o in coda ai dromedari carichi. Per queste loro qualità di

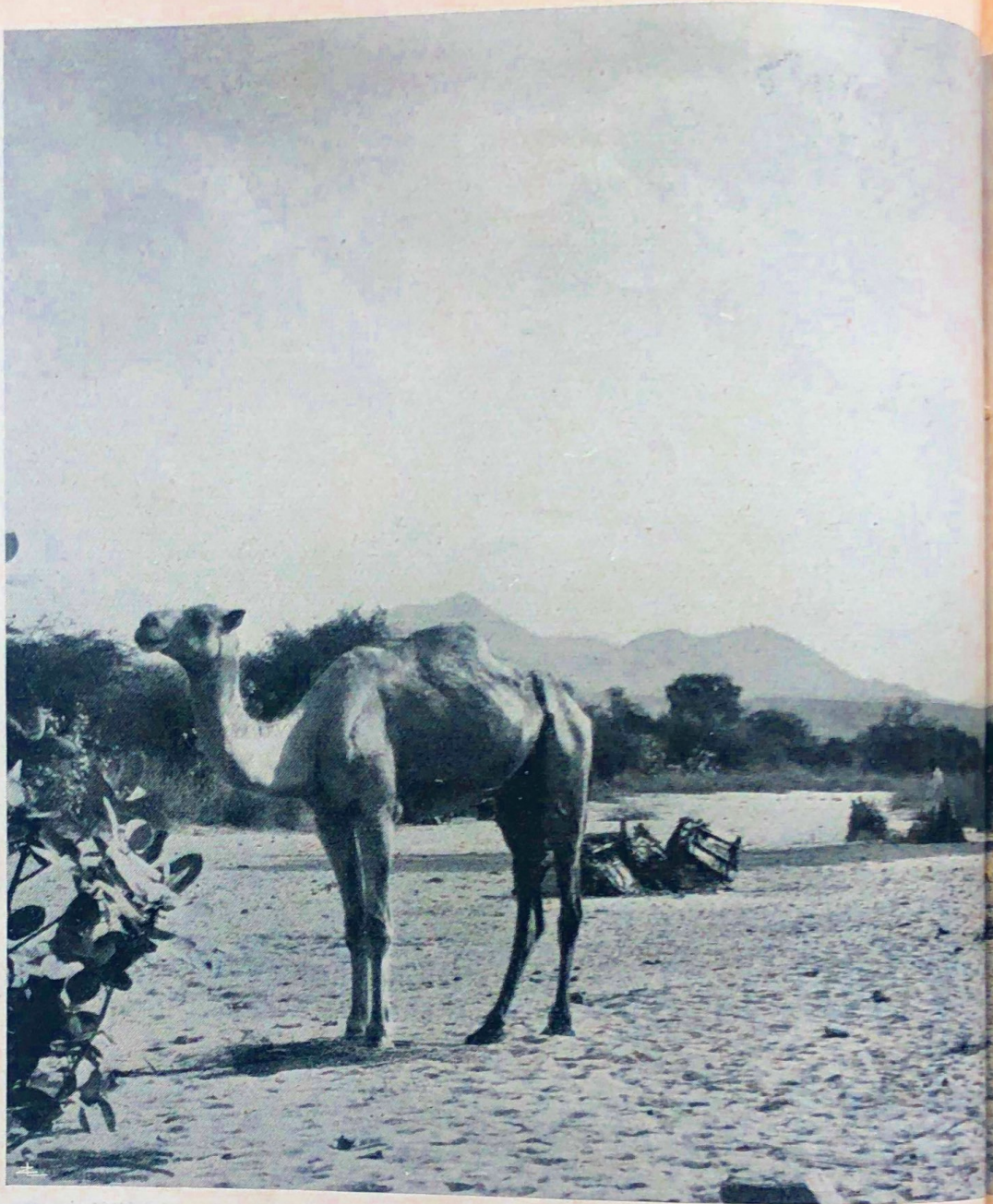
SOPRA, A SINISTRA: ECCO, NON BELLE, MA, DATA LA TRADIZIONALE SEVERA USANZA FEMMINILE DI NASCONDERE IL VOLTO, ECCEZIONALMENTE SCOPERTE, LE FATTEZZE DI UNA GIOVANE DONNA MARITATA HABAB; A DESTRA, UN CLASSICO CAMPIONE DI BEDUINO HABAB CON L'IMMANCABILE CARATTERISTICO PIZZO E LA FEDELE LANCIA. - SOTTO: DAMBA, TERRITORIO RICCO DI PALME «DUM» DAI CUI FRUTTI SI RICAVA IL COROZO, AVORIO VEGETALE CHE SERVE A FABBRICARE I COSIDDETTI «BOTTONI DI FRUTTO».

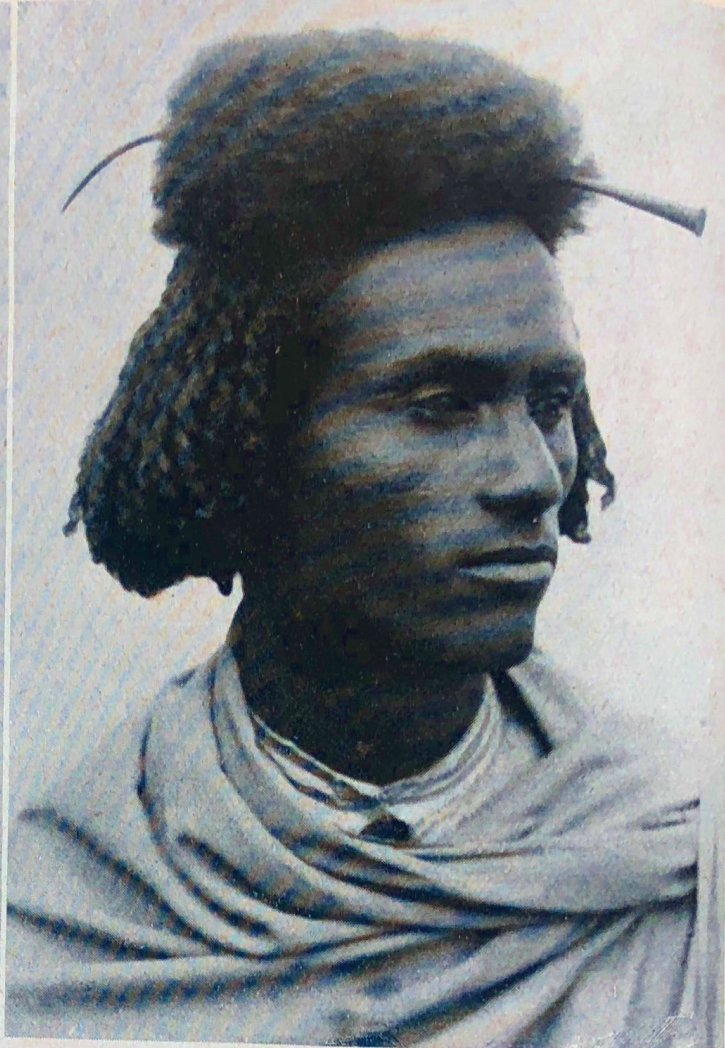
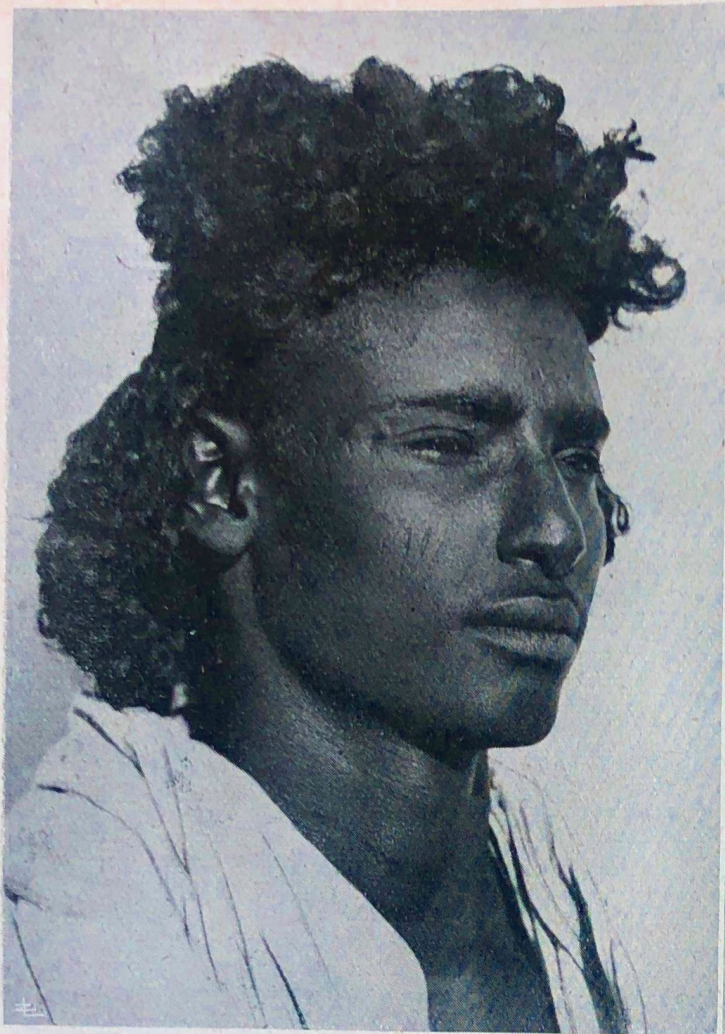
resistenza e di parsimonia, nelle funzioni di cammellieri rendono anche oggi preziosi servigi al nostro valoroso esercito. Inoltre molti ascari Habab fanno parte dei nostri squadroni di cammellieri corridori (meharisti).

Sobri al massimo, sono invece ghiottissimi del caffè, che sanno preparare magnificamente nella *giabenà*, la caratteristica immancabile caffettiera di terracotta; essi usano per questa bevanda speciali tazzine prive di manico e lo centellinano con voluttà, dopo avervi aggiunto un pizzico di sale.

D'abitudine, per nutrimento preferiscono il latte acido e se lo portano appresso in piccole ghirbe di pelle; raramente si nutrono di carne o di altri cibi e si astengono dal bere tutto ciò che contiene alcool.

Il servizio carovaniero, molto affaticante, rende preziosa l'opera di questa gente, la quale vive miseramente con la famiglia in capanne formate di stuoie che le donne sanno assai bene intrecciare nei momenti di ozio: l'aggregato di più capanne forma la *zeriba*, di solito circondata da una folta siepe di spini.

Le loro vesti sono costituite da modeste *fute*, o semplici quadrati di tela bianca con cui sanno avvolgere elegantemente i corpi agili e flessuosi, lasciando del tutto scoperti il collo, le spalle, il petto, le braccia e le gambe al disotto del ginocchio; altra caratteristica è il famo-

SOPRA: UNA VISIONE DEL SAHEL, ABITATO IN MAGGIORANZA DAI PASTORI HAB

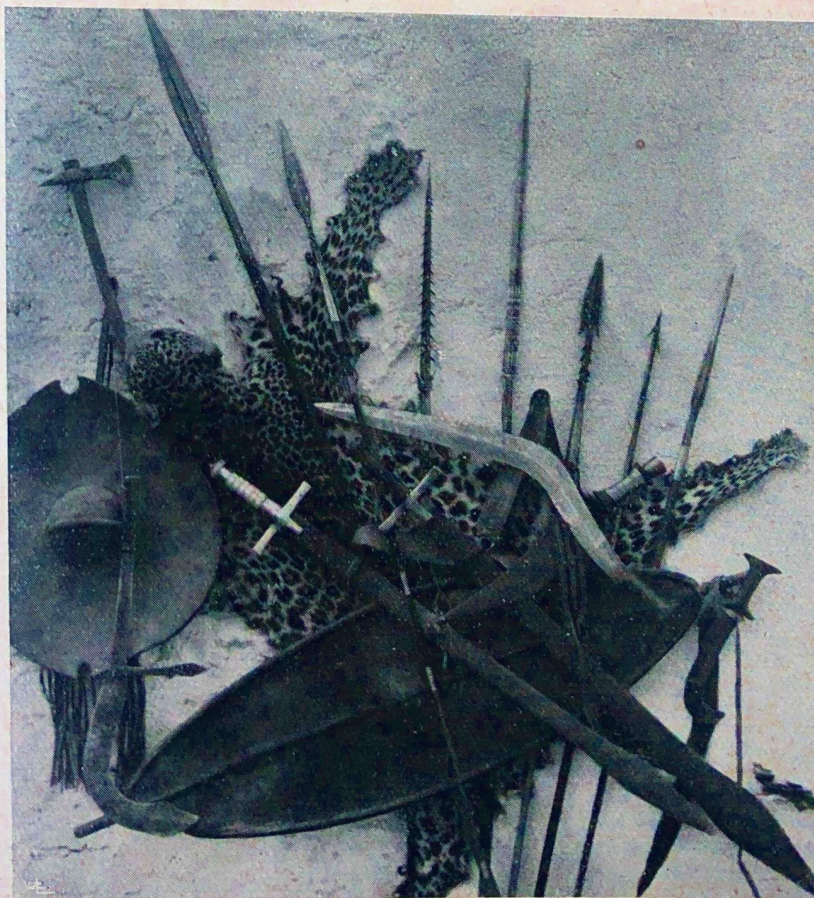
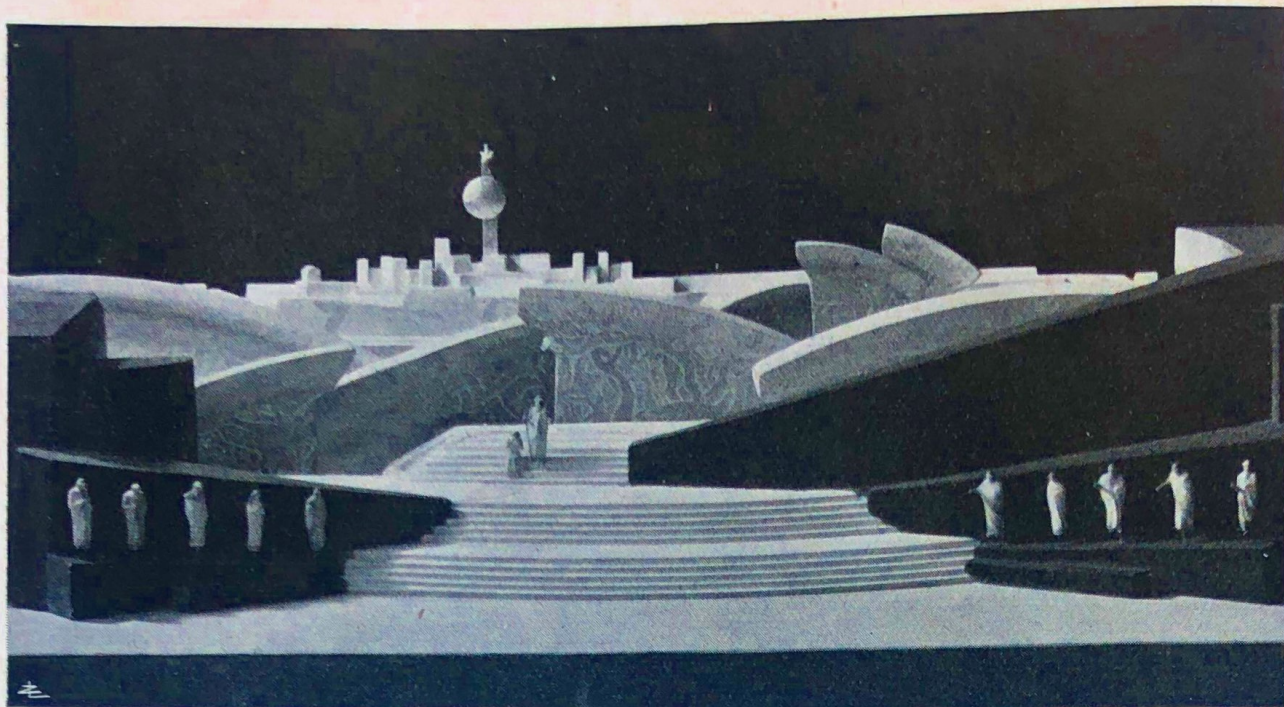
SOTTO: UNO SQUADRONE DI CAMMELLIERI CORRIDORI (MEHARISTI) IN GRAN PARTE COMPOSTO DI ASCARI HABAB.

SOPRA: IL TATUAGGIO, PER QUANTO RIDOTTO A POCHI SEGNI SIMBOLICI, NELLA MAGGIOR PARTE DEI CASI DETURPA IL BEL VOLTO DEGLI HABAB. - SOTTO: PITTORESCA E CHIASSOSA FANTASIA DI HABAB ESEGUITA AL RITMO CONCITATO DEL « COBORÒ », ROTEANDO LE SCIABOLE RICURVE CON SEMPRE PIÙ INDEMONIATO FURORE, IN OCCASIONE DELLA FESTA ANNUALE DEL RAMADAN.

CARATTERISTICA RIUNIONE DI UNA TRIBÙ HABAB IN OCCASIONE DEL RAMADAN: IN PRIMO PIANO LE DONNE E I BAMBINI BATTONO IL TEMPO CON LE MANI, SEGNANDO IL RITMO ALLE DANZATRICI CHE BALLANO LA RITUALE FANTASIA. DIETRO, SULLE LORO CAVALCATURE, I CAPI ED I LORO SEGUITI, FRA GLI UOMINI DELLA TRIBÙ, CHE RECANO IN TRIONFO LO STENDARDO DI MAOMETTO.

so turbante, così bene aggiustato da non disfarsi neppure durante la corsa o nell'orgasmo frenetico delle chiassose « fantasie ».

Il loro territorio, il Sahel, è ricco di pascoli naturali, cespugliati o non, i quali sono proprietà comune delle tribù; qualche volta vengono però affittati ad altre tribù mediante un corrispettivo in natura o in denaro.

La nostra Campagna in Africa Orientale ha riportato alla ribalta le tipiche figure degli Habab, che già quarantanove anni or sono, per le loro chiome eccentriche furono argutamente soprannominati « bersaglieri » dai primi soldati italiani sbarcati a Massaua. Oggi, gli Habab, dando prova della loro istintiva abilità e della loro resistenza fisica, servono, fedeli e ardimentosi, nelle colonne cammellate del nostro Esercito coloniale, cooperando così alla sicura vittoria d'Italia.

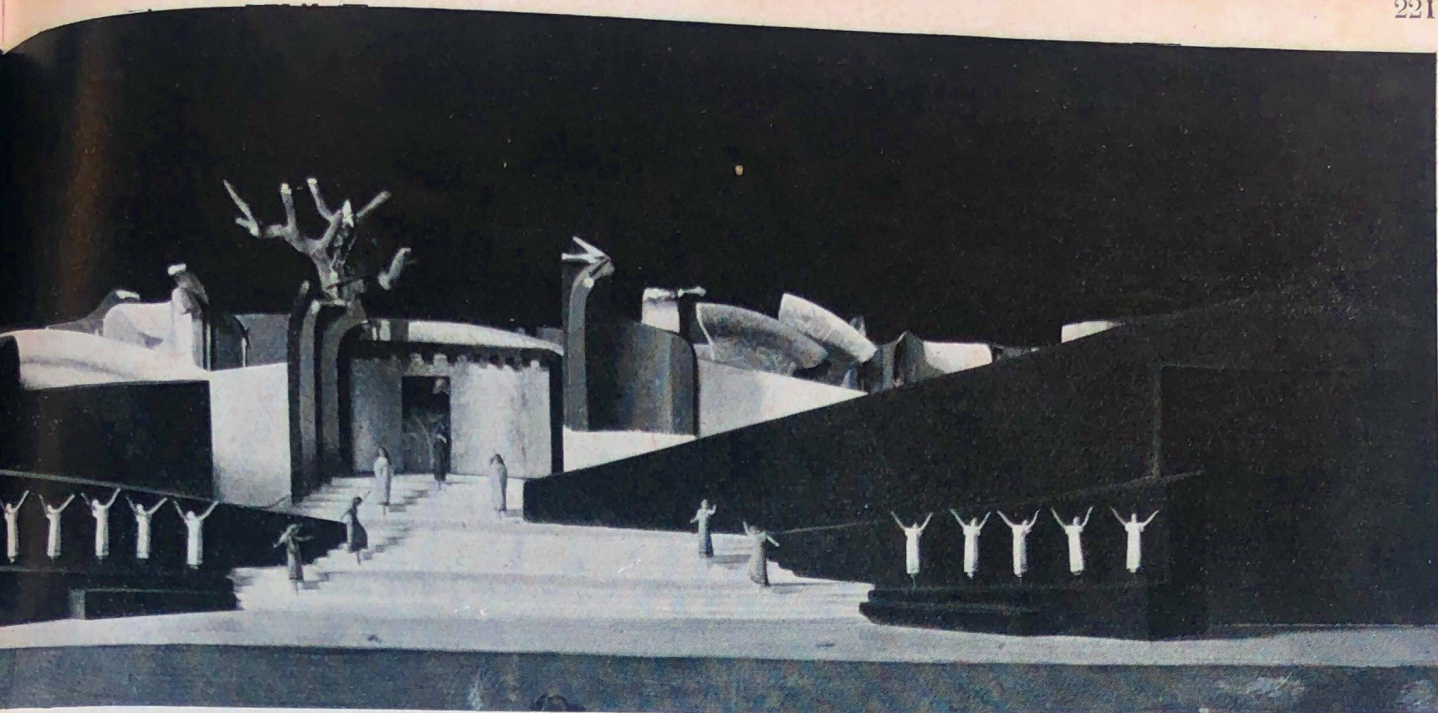
ANGELO CASTALDI

LE RAPPRESENTAZIONI CLASSICHE

DI SIRACUSA

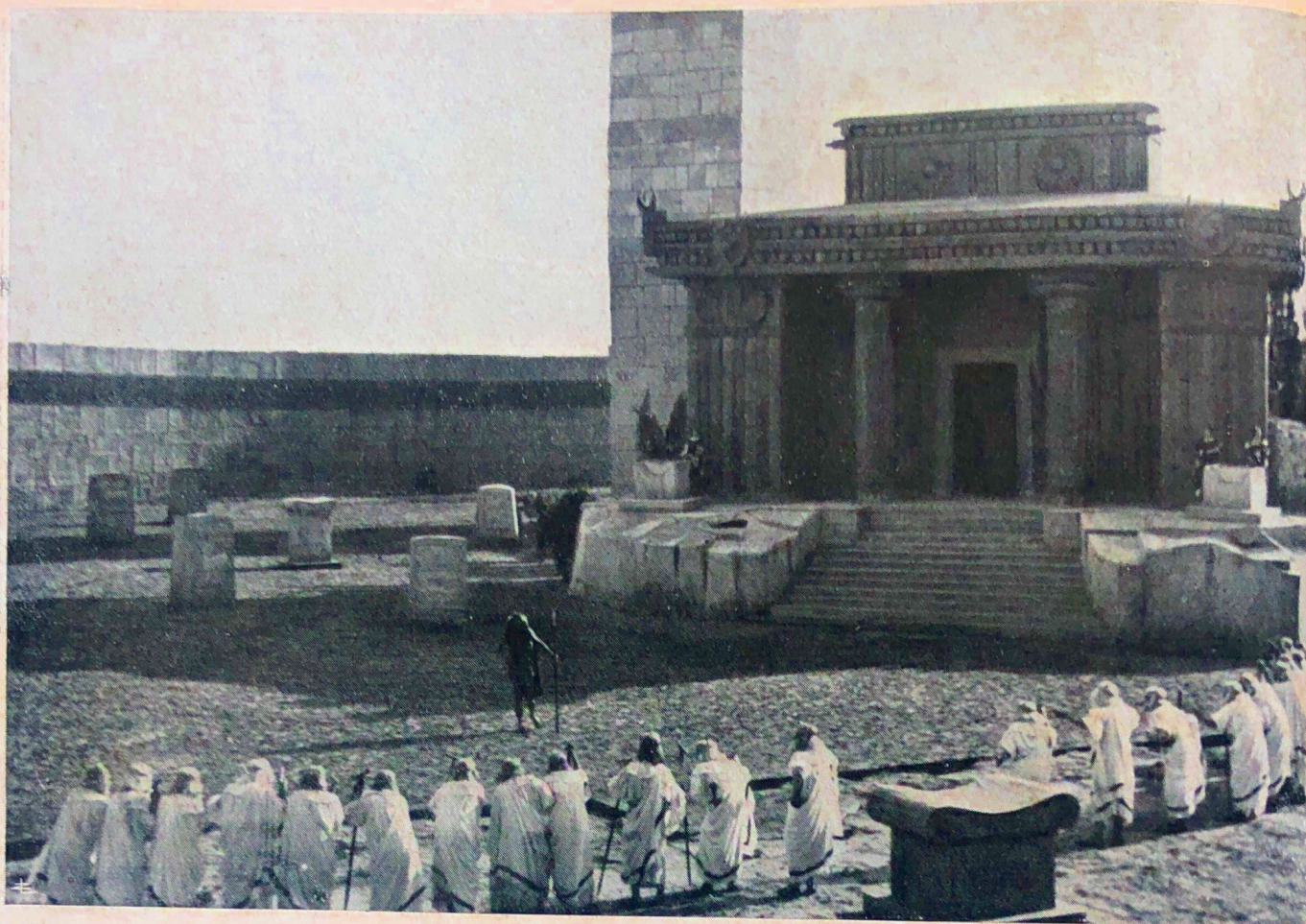
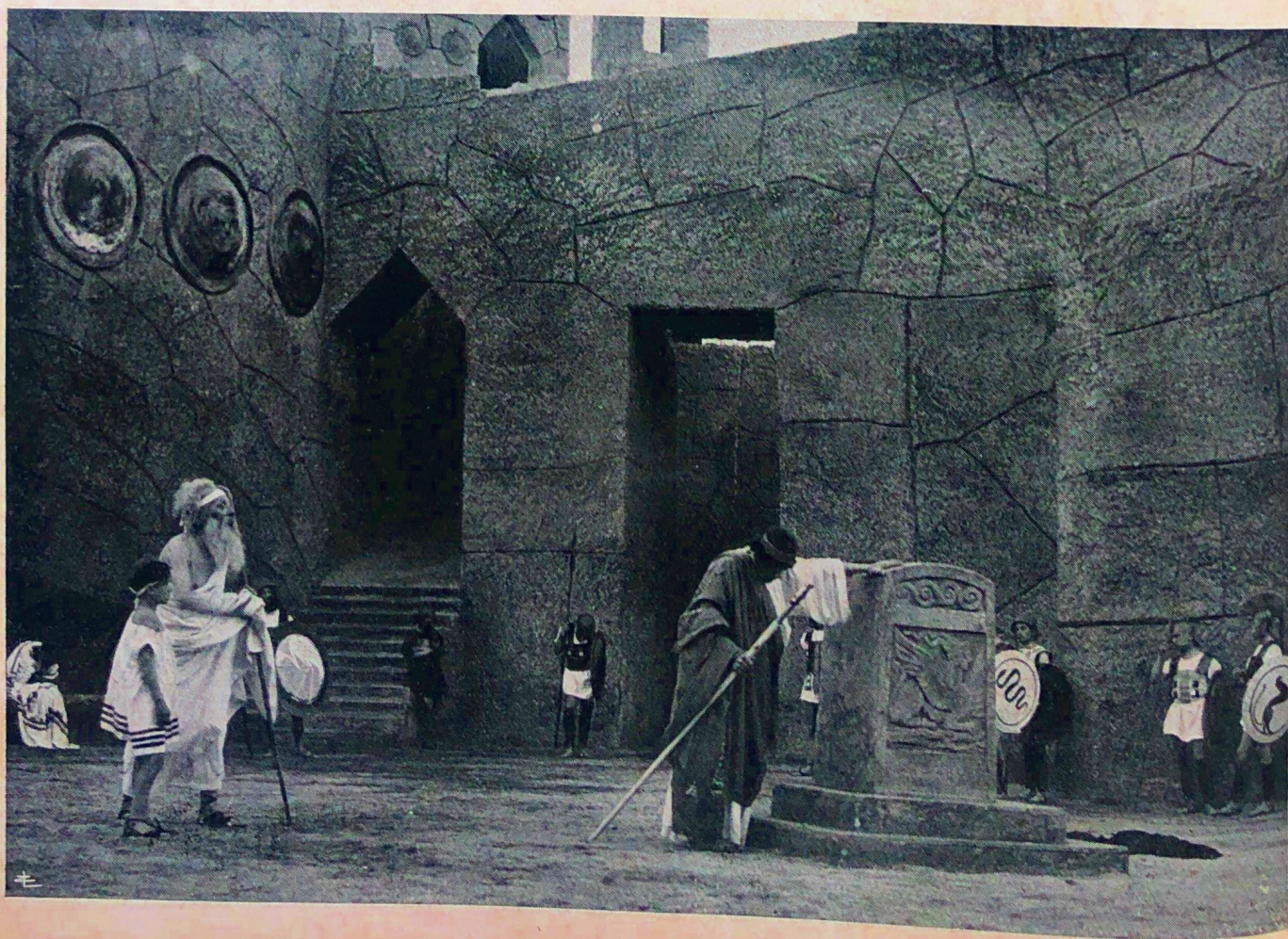
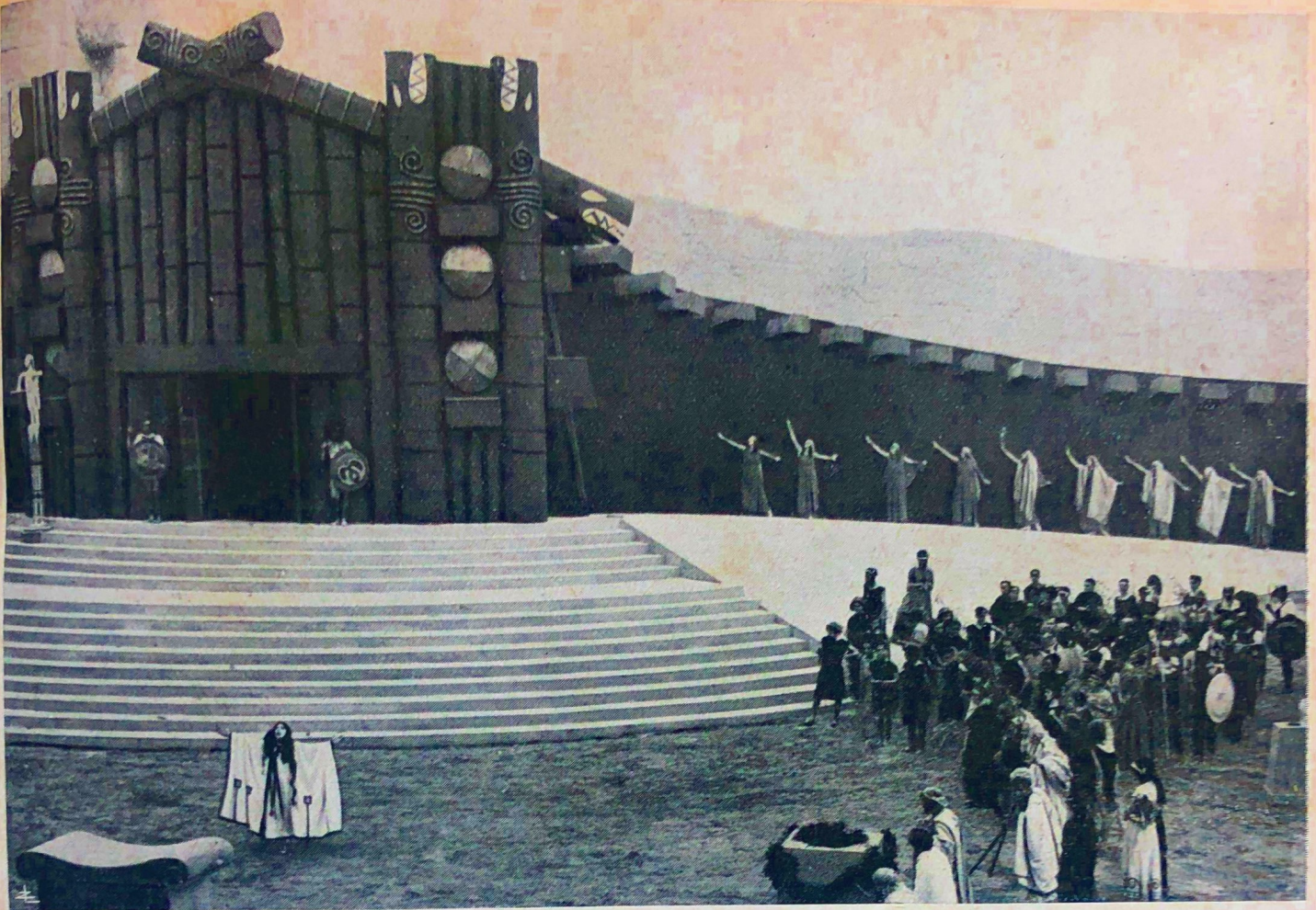
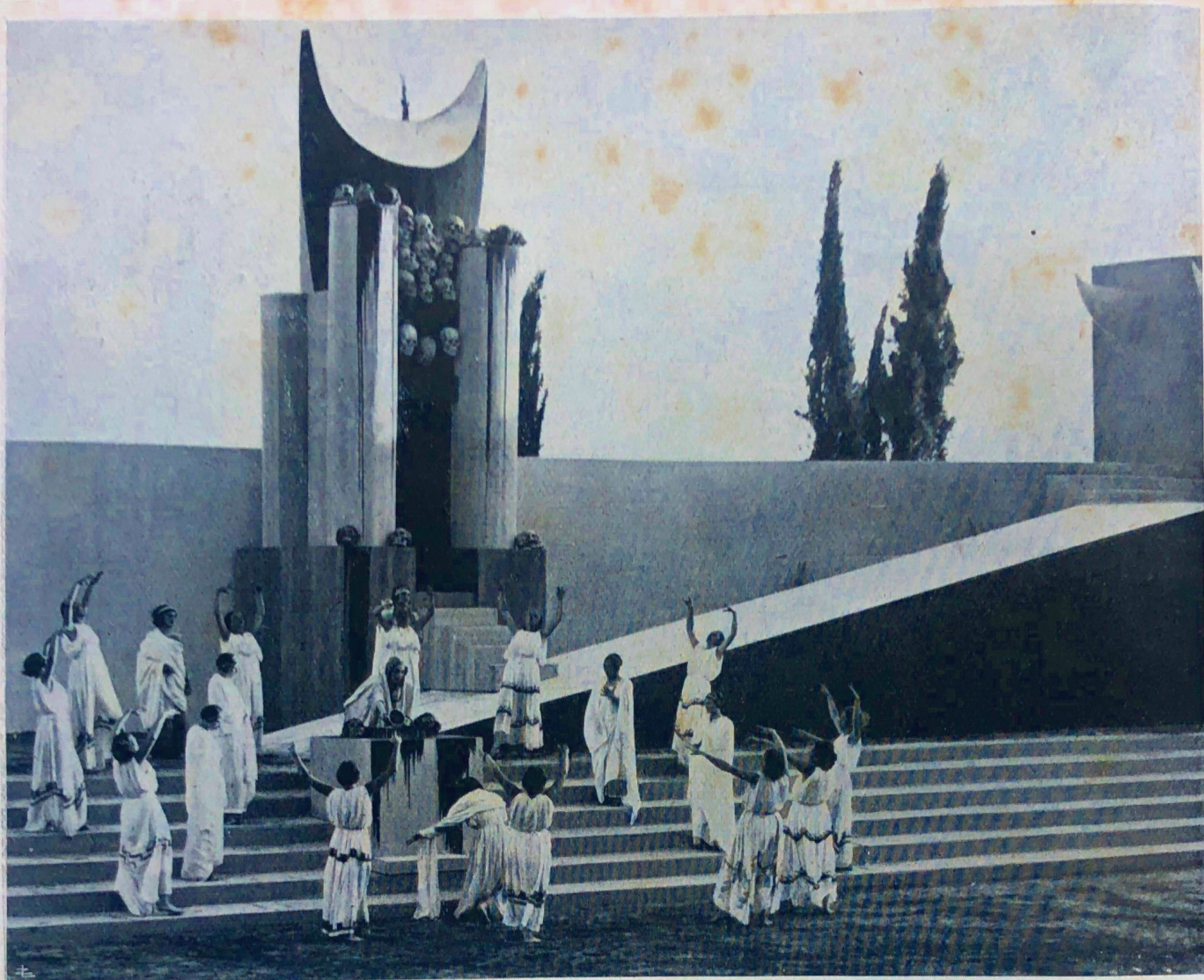
(1936) PLASTICI DI DUILIO CAMBELLOTTI PER L'« EDIPO A COLONO » DI SOFOCLE E PER L'« IPPOLITO » DI EURIPIDE.

Siracusa è ormai alla vigilia della sua sagra triennale, nota in tutto il mondo; dal 22 aprile al 10 maggio avranno luogo infatti le rappresentazioni classiche che tanta luce di intelligenza e tanto appassionato interesse di critica hanno suscitato dal loro primo nascere, nel 1914.

Anche quest'anno, le rappresentazioni dell'*Edipo a Colono* di Sofocle e dell'*Ippolito* di Euripide hanno trovato in Duilio Cambellotti il creatore geniale di un ambiente scenico più cònsono alle esigenze nuovissime del nostro gusto. I bozzetti dei nuovi scenarî, al confronto di quelli del '14, '24 e '30, offrono ancora un balzo in avanti in fatto di modernità e di spirituale aderenza al soggetto. Non si tratta più, come nel 1914, di una ricostruzione archeologica, dove si tien conto soprattutto degli elementi di maggiore o minore fedeltà storica; nè, tanto meno, di una libera interpretazione di alcuni motivi monumentali antichi, come nell'*Antigone* del 1924, ovvero, come nell'*Agamennone* del 1930, di una ricostruzione realistica del palazzo reale; ma già vibra, come nel 1933 — *Ifigenia in Tauride* e *Trachinie* — il sintetismo plastico portato alla sua più alta espressione.

Nell'*Ippolito*, infatti, le sagome ardite e sintetiche nel movimento del cavallo indomabile, esprimono chiaramente l'austerità cruda di Ippolito e la ragione della sua stoica fine. Il realismo avrebbe potuto darci uno dei soliti sfondi, con sagome comuni e pedestri, che si sarebbero adattate a questa non più che ad un'altra tragedia. Ma qui, oltre all'elemento coloristico, — bianchi i gradini, bruni i primi piani, bianco lo sfondo — ha grande valore l'elemento plastico; al centro, l'oro della porta, limitata da due stipiti, terminanti a cavallo, e i rami contorti di un albero, daranno una nota movimentata a queste linee severe. Nell'*Edipo a Colono*, dopo la rimozione della Sfinge che chiuderà la scena durante il Preludio, apparirà il bosco delle Eumenidi nella sua irreale e plastica espressione data da linee spezzate accavallantisi, mentre dallo sfondo bianco di Atene emerge la dea Pallade, aurea ed implacabile. Trasfigurato il bosco dalla sua nuda realtà a pura espressione di misteriose linee, si è così potuto ottenere uno sfondo solenne a tutta l'ampia gradinata. Il Cambellotti aveva già, nel

1933, annunciato questo suo modo di sentire la scena greca in rapporto al contenuto del dramma che si deve rappresentare, con i semplici e lineari bozzetti dell'*Ifigenia in Tauride* e delle *Trachinie;* ma ora ha qui portato alla più viva espressione la scena come parte essenziale del dramma.

Non è, questo, nè futurismo nè modernismo; è semplicemente l'adeguarsi preciso e spontaneo del nostro gusto alla eterna bellezza della tra-

IL TEATRO GRECO DI SIRACUSA NEL DECLIVIO ROCCIOSO DEL COLLE TEMENITE.

LA SOPRASTANTE SCENA DELL'« AGAMENNONE », NELLA SUA CLASSICA RICOSTRUZIONE DEL 1914, E' UNO DEI PRIMI TENTATIVI DI RENDERE REALISTICAMENTE L'AMBIENTE TRAGICO. QUI SOTTO INVECE, NELLA SCENA DELL'« ANTIGONE » SOFOCLEA, RAPPRESENTATA NEL 1924, E' TUTTA LA RACCOLTA MESTIZIA DEL VECCHIO EDIPO SU UNO SFONDO MONUMENTALE DI MAESTOSA SOLENNITA'.

GIA' IN QUESTA NUOVA BELLA SCENA DELL'« AGAMENNONE », RAPPRESENTATO NEL 1930, CON LA RICOSTRUZIONE REALISTICA DEL PALAZZO ABBIAMO UNA GRANDIOSA ADERENZA AL RACCAPRICCIANTE SOGGETTO. ALLO STESSO MODO, LA LIEVE E SOTTILE GRAZIA DI QUESTE SERENE DANZE DELLE « TRACHINIE » SOFOCLEE, DEL 1933, SI SPOSA ALLE SINTETICHE LINEE DELLA SCENA ARMONIOSA.

(1933) NELLA BARBARIE DEL SACRIFICIO UMANO, S'IMMERGE PURISSIMA QUESTA DANZA DELL'«IFIGENIA IN TAURIDE» DI EURIPIDE.

gedia ellenica, la quale non deve essere, oggi, tenuta lontana dal nostro spirito con ricostruzioni archeologiche, fredde e più o meno esatte, ma deve vivere in un ambiente più vicino a noi, perchè, appunto, le sue eterne verità siano sempre comprese, sentite, meditate, e scuotano le profondità del nostro spirito. E' questa una realizzazione del tempo fascista, duttile e vivace, che ha trovato nei dirigenti dell'Istituto Nazionale del Dramma Antico, fra i quali, in primo luogo, il Presidente on. prof. Biagio Pace, gli esecutori pronti ed intelligenti. Se poi aggiungiamo che per l'*Ippolito* è stato scelto a traduttore G. A. Cesareo, il poeta dalla vena classica e calda, e che Ettore Bignone, l'esteta purissimo, ha vòlto in verso l'*Edipo a Colono*, possiamo ben dire che le rappresentazioni si preparano sotto i migliori auspicî. E l'Italia non mancherà, nonostante gli ostacoli che si vogliono frapporle, di affermare con piena ed olimpica calma questa sua parola di fede nei valori eterni dello spirito umano.

E allora, quando Fedra, che

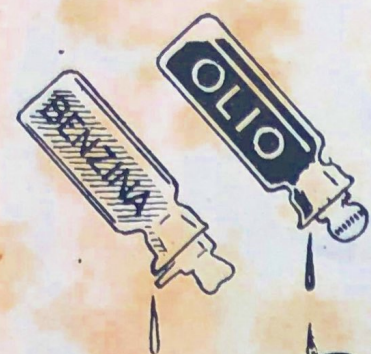
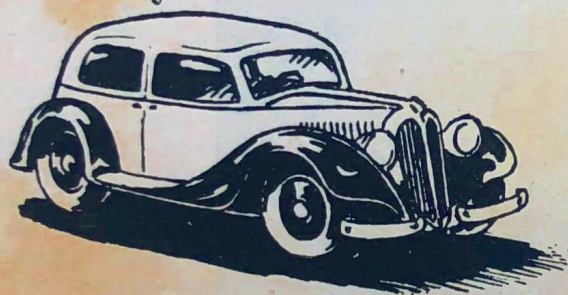
> vinta da un male segreto
> non brama che d'approdare
> al fiero lido di morte,

apparirà sul teatro siracusano dove fu Eschilo e dove genialmente si fusero la misura ellenica e la vivacità italica del savio Epicarmo, agli spettatori si svelerà davvero la grandezza della poesia ellenica, fatta di semplicità e d'armonia. O quando il coro saluterà l'errabondo Edipo:

> Sei giunto, straniero, all'argenteo
> pendio di Colono....
> ove svolano
> i rosignoli fittissimi
> nell'ombra di convalli verdissime,
> e i loro lamenti gorgheggiano
> più soavi, fra l'edere
> cui svariano i grappi violacei
> di folti corimbi....

sul fondo di linee agitate del bosco e nell'amplissima scala, cui fanno corona i « veri » cipressi che ora fiancheggiano il teatro, mentre il mare purissimo scintilla lontano, si sentirà nell'aria lo spirito eterno di questo viaggiatore stanco che dalla conoscenza del proprio infinito dolore assurge a simbolo della travagliata umanità di ogni tempo.

P. E. ARIAS

*Le fotografie, fornite dall'*Istituto Nazionale del Dramma Antico, *sono del siracusano* Angelo Maltese.

...migliorando la lubrificazione.

Alla riduzione dei consumi specifici della vostra auto concorre in misura notevole la **qualità** del lubrificante.
Col Mobiloil "Clearosol" nel carter vedrete ridotto del 25 °/₀ il consumo d'olio.
Per gli ingranaggi e gli organi dello chassis usate Mobiloil "C" e Mobilgrease, prodotti di eccezionale durata che contribuiscono a farvi risparmiare benzina alleggerendo lo sforzo di trazione ed eliminando gli attriti superflui.
Con la macchina ben lubrificata potete meglio approfittare delle occasioni propizie per marciare a motore spento, risparmiando il carburante.

Mobiloil

RAFFINATO COL NUOVO METODO "CLEAROSOL"

VACUUM OIL COMPANY
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

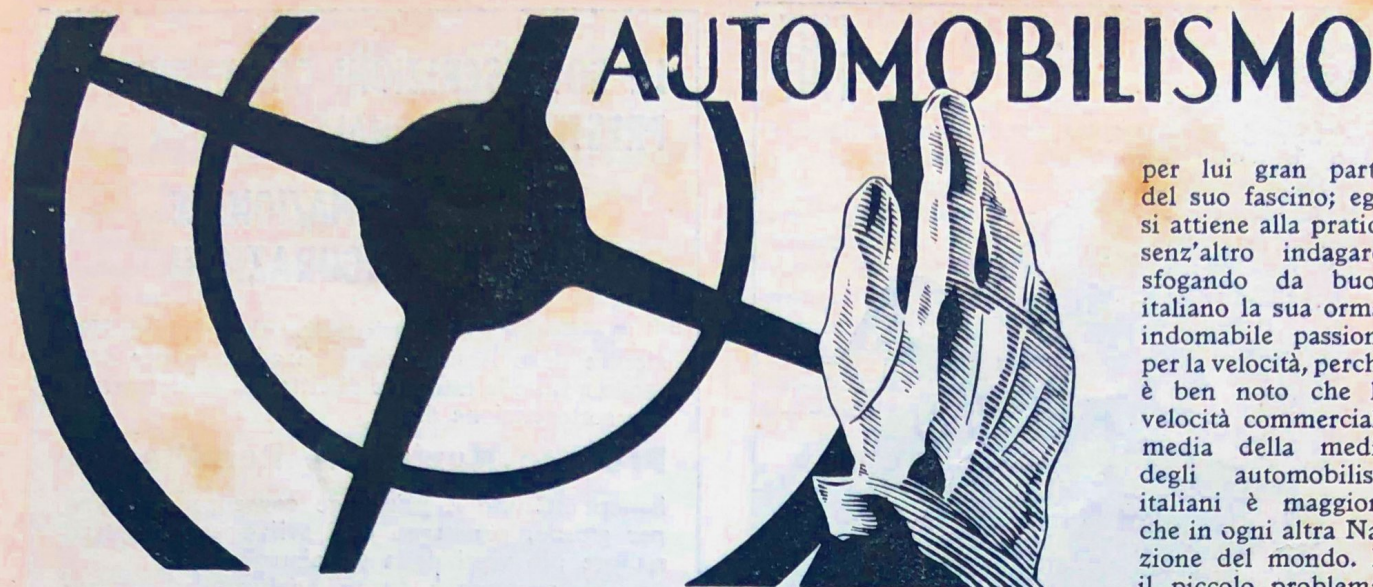
AT-3

Gli alberghi:

GRANDE ALBERGO "PRINCIPI DI PIEMONTE„ (di lusso)
GRANDE ALBERGO "DUCHI D'AOSTA„ (di prima categoria)
ALBERGO "TORRE DI SESTRIERE„ (di seconda categoria)

Le funivie:

al MONTE ALPETTE-MONTE SISES . . . . (2600 m. s. m.)
al MONTE BANCHETTA . . . . (2550 m. s. m.)

74 ITINERARI SCIISTICI

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè »?

Quest'oggi, il « perchè » delle nostre consuete chiacchierate mensili farà rimanere a bocca aperta tutti i lettori automobilisti. La domanda è questa:

Perchè l'automobile consuma tanto di più alle andature elevate e alle minime che alle medie?

Immaginiamo che i più si ribelleranno all'idea di soffermarsi un solo minuto su un problema tanto semplice e notorio, rappresentante l'abbicì del motorismo. « Oh! bella, e chi non lo sa? L'automobile consuma di meno alle medie velocità perchè... perchè... Già, in fin dei conti, se dipendesse solo dalla resistenza dell'aria, perchè il minimo consumo non si verifica alle velocità minime? ».

Vedete dunque che non sarà del tutto inopportuno, per i più profani di voi, riepilogare i termini del problema, che in tempi sanzionisti offre interessanti insegnamenti.

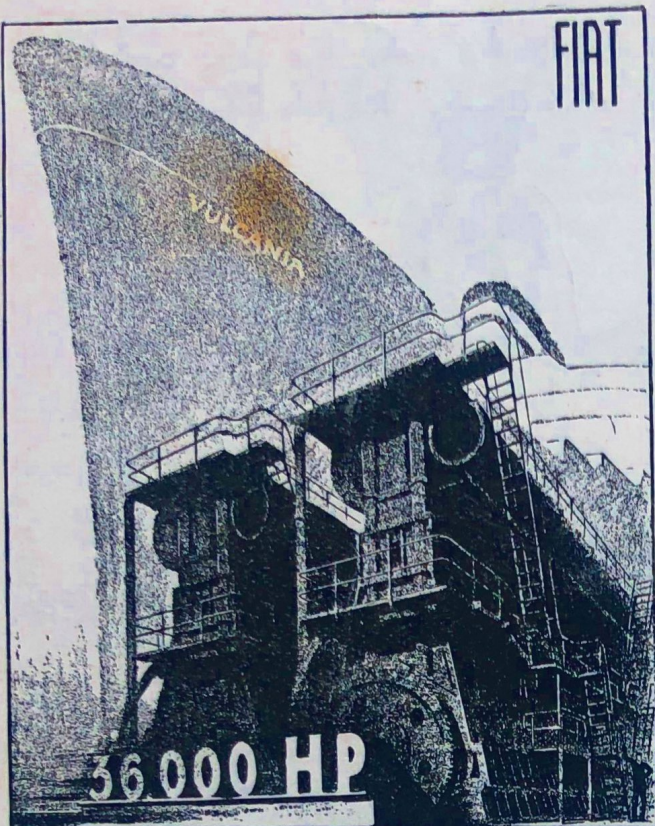
Il novizio di discipline automobilistiche, non appena ha appreso il funzionamento del cambio di velocità, ritiene, con un ragionamento alla buona, di cui non si può negare il buon senso, che il minimo consumo corrisponda alla minima andatura mantenibile col rapporto di trasmissione più elevato. Il marciare in terza, egli pensa, mi farà impiegare, per esempio, 80 mila giri di motore per giungere da A a B, ed è logico un consumo maggiore che inserendo la quarta, col quale rapporto i giri di motore si riducono a 50 mila. Ma è altrettanto logico a questo punto che, non potendo il numero totale dei giri scendere in alcun modo sotto i 50 mila, il compierli adagio, col piede appena posato sull'acceleratore, darà sempre un consumo minore che accelerando, cioè fornendo ad ognuno dei 100 mila scoppi un nutrimento maggiore.

Più tardi però impara (luogo comune di tutti i manuali e apparente paradosso caro a tutti gli automobilisti che la sanno lunga) che il motore a scoppio lavora nelle migliori condizioni, col massimo rendimento specifico (cioè sfruttando a fondo ogni particella di benzina) solo quando marcia a piena ammissione; e si persuade che, se si potesse eliminare la resistenza dell'aria con una carrozzeria perfettamente aerodinamica, converrebbe camminare sempre a piena andatura.

In un terzo tempo, quando ha imparato a condurre a dovere la sua vettura aerodinamica di nuovo acquisto, che non sarà la quintessenza teorica in fatto di penetrazione, ma certo non è neppure paragonabile alle « carrette » di un tempo, constata che in realtà, non solo marciando al massimo, ma anche solo a velocità molto sostenute, il consumo è superiore a quello dichiarato sul catalogo o' garantito dal venditore. Tuttavia, a questo punto della sua evoluzione, la nuda teoria ha perduto per lui gran parte del suo fascino; egli si attiene alla pratica senz'altro indagare, sfogando da buon italiano la sua ormai indomabile passione per la velocità, perchè è ben noto che la velocità commerciale media degli automobilisti italiani è maggiore che in ogni altra Nazione del mondo. E il piccolo problema, superato dagli eventi, rimane da risolvere.

Non è dunque fuor di luogo ricordare che alle minime velocità consentite dal mantenimento senza strapponi della presa diretta, il motore lavora effettivamente in condizioni economicamente cattive. La sola apertura dell'acceleratore non basta a caratterizzare il consumo di benzina per ogni scoppio. Per intanto tutti i carburatori, per assicurare una buona partenza anche a motore freddo, per garantire dagli improvvisi arresti di motore alla marcia lenta, e per fornire una buona ripresa, hanno una registrazione del minimo molto più grassa della composizione ottima teorica: e altrettanto dicasi del cosiddetto « passaggio », la delicata zona tra il minimo propriamente detto e il medio regime, quando entrambi gli spruzzatori sono contemporaneamente in funzione. Il fenomeno è più o meno avvertibile anche nei carburatori che hanno per l'avviamento a freddo un apposito dispositivo di arricchimento. Quindi l'automobilista lentissimo comincia coll'immettere nel motore una miscela molto più ricca del necessario.

Seconda conseguenza: la miscela ricca non fornisce solo della benzina superflua che va sciupata, ma della benzina nociva che *abbassa* il rendimento di ogni scoppio, a parità di ogni altra condizione: essa cioè non solo brucia senza produrre lavoro utile, ma esce dallo scarico senza bruciare, con fumo scuro e odore acre.

Terza considerazione: il rapporto di compressione effettivo, strozzando l'ammissione dei gas, viene diminuito fortemente: se il rapporto geometrico è di 1 a 6, la pressione nel cilindro a fine fase di compressione anzichè di 7-8 atmosfere, non supera in questi casi le 3. Ora, un elevato tasso di compressione — per ragioni termodinamiche qui lunghe a spiegarsi — è il primo requisito per un buon rendimento: la miscela poco compressa sviluppa una potenza molto bassa rispetto alle calorie di cui è fornita, brucia più lentamente fornendo una parte del suo lavoro quando la manovella è già troppo inclinata per riceverlo utilmente, o addirittura quando già si è aperta la valvola di scarico, ecc. Ed a proposito di valvole, poichè l'istante della loro chiusura e apertura è in rapporto soltanto con la posizione dell'albero motore e non con la sua velocità, accade ancora che la valvola d'aspirazione, il cui diagramma di funzionamento è calcolato tenendo conto dell'inerzia dei gas ai regimi elevati, rimane aperta per qualche po' anche quando il pistone ha ripreso a salire nella fase di compressione: mancando l'inerzia per la bassa velocità, una parte del gas ritorna a uscire dal cilindro. Analogamente, quando le due valvole sono aperte insieme al punto morto superiore, una piccola parte di miscela, adescata dai gas di scarico, si mescola ad essi e se ne va per il relativo condotto..

LE SOTTOSCRIZIONI COLLETTIVE AL PRESTITO NAZIONALE RENDITA 5%

E L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Le diverse forme assicurative che l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha adottato per dare modo a tutte le categorie di cittadini di concorrere alla sottoscrizione del

Prestito Nazionale Rendita 5%

hanno ottenuto il più largo consenso e, giorno per giorno, penetrano e si sviluppano in strati sempre più vasti della popolazione.

Tale successo è dovuto anzitutto ad una ragione fondamentale e cioè alla possibilità offerta di ratizzare in un certo numero di anni la somma, che altrimenti ognuno avrebbe dovuto sborsare in una sol volta; il che avrebbe necessariamente portato, per molti, alla dolorosa rinuncia di un atto altamente patriottico e, in pari tempo, della massima convenienza economica.

Ma lo sviluppo recente, vastissimo delle suddette forme assicurative è senza dubbio dovuto alla deliberazione presa dall'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI di raccoglierle anche collettivamente (per capitali non superiori a L. 5000 su ogni singola testa), nella forma così detta « popolare », che importa specialissimi vantaggi, fra cui l'esenzione dalla visita medica; il pagamento del premio in quote di L. 5, ogni mille lire di « Rendita 5 % »; sospensione fino ad un biennio dell'obbligo di pagamento della rata in caso di servizio militare o di disoccupazione; l'esonero dal pagamento delle rate ancora a scadere per coloro che vengano ad avere sei figli viventi, nati dopo la stipulazione del contratto; l'esonero dal pagamento delle rate per coloro che — trovandosi nelle condizioni previste dalle clausole contrattuali — vengano colpiti da invalidità totale; la concessione, oltre che del capitale assicurato in Rendita 5 %, di altra somma eguale al capitale stesso in caso di morte dovuta ad infortunio, esclusa ogni concausa.

Tale forma di assicurazione abbinata al Prestito Nazionale RENDITA 5 % è stata subito valutata nel suo giusto valore da molti Enti che, con alto spirito patriottico, hanno validamente agevolato le sottoscrizioni da parte dei loro dipendenti. Citiamo la « **Fiat** » **di Torino**, presso la quale si prevede una sottoscrizione di 20.000 dipendenti, il « **Comune di Milano** », la Società Generale per l'Industria Mineraria e Agricola « **Montecatini** » di Milano, i « **Cantieri Navali Odero-Terni-Orlando** » di Livorno ed infine la « **Fabbrica d'Armi** » **di Terni**.

Complessivamente, solo questo gruppo di cittadini darà un apporto di almeno TRENTACINQUE MILIONI alla sottoscrizione del Prestito Nazionale Rendita 5 %.

RIVOLGERSI PER PREVENTIVI E CHIARIMENTI ALLE AGENZIE GENERALI DELL'

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Infine il sistema di raffreddamento ad acqua, previsto per smaltire nell'unità di tempo un certo numero di calorie in eccesso agli alti regimi, non trovando calorie eccedenti si appropria di calorie utili, a tutto danno e scorno del portafoglio dell'utente; il ritardatore automatico di accensione, previsto per il rallentato sotto sforzo a grande ammissione, posticipa oltre il necessario l'istante di scoppio della miscela, ecc.

Si giunge così al paradosso che, abbassando lievemente l'acceleratore, e oltrepassata la fase critica dell'accelerazione, il motore si mette a regime un po' più allegro pur consumando una quantità di benzina lievemente inferiore e, in ogni caso, non superiore: ciò, beninteso, fino ad un certo limite che rappresenta la zona dell'aumento gratuito di velocità.

Continuando ad abbassare il pedalino, ecco farsi incontro il rovescio della medaglia: ma qui l'inconveniente è molto più importante e più grave del primo per le sue conseguenze economiche molto più vistose.

Per intanto va notato che il minimo consumo del motore funzionante al massimo si riferisce al consumo specifico per ogni HP fornito, e non al consumo assoluto. Può succedere, come abbiam detto, alle lente andature, che una velocità doppia non richieda, date le condizioni di macchina, di strada, ecc., che una potenza doppia: ad esempio è probabile che, se 3 HP bastano a imprimere ad una vettura i 15 km.-ora, con 6 HP si possa marciare a 30. Se a 15 il motore consuma 400 grammi per HP-ora, durante le due ore necessarie a percorrere in presa diretta il tratto A-B, consumerà in totale $400 \times 3 \times 2 = 2400$ grammi di benzina. Ma a 30 km. orari il consumo sarà sceso a 375 grammi per HP-ora, e il tempo di percorrenza ridotto ad 1 ora circa: $375 \times 6 \times 1 = 2250$ gr. Un piccolo risparmio di benzina è dunque possibile.

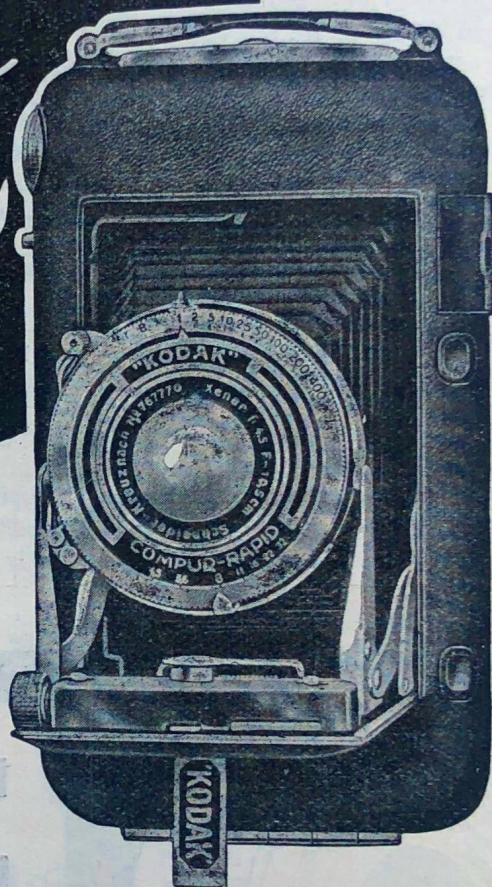
Il ragionamento però non calza più quando le velocità uperano un certo limite: quello in cui la resistenza dell'aria, che ha un andamento fortemente progressivo, comincia ad essere praticamente apprezzabile. Con una vettura normale a profilatura normale, è possibile fare i 50 all'ora richiedendo al motore non più di 12 HP, ma per raggiungere i 100 non basteranno nè il doppio nè il triplo: ne occorreranno almeno una quarantina. Se nel primo caso si consumano 350 grammi per HP-ora e nel secondo 300, anche ammettendo che viaggiando a 100 s'impieghi metà tempo (il che è smentito dalla pratica) avremo: Velocità di 50 all'ora: $12 \times 350 \times 1 = 4200$ gr. Velocità di 100 all'ora: $40 \times 300 \times 0,5 = 6000$ gr. Una notevole differenza in più, come si vede.

In secondo luogo, anche il postulato che il minimo consumo per ogni HP corrisponda alla massima velocità del motore, va accolto con ogni riserva. I motori moderni son fatti per fornire il massimo rendimento ad un determinato regime, che non è il massimo, ma quello di più frequente utilizzazione pratica. Il requisito dell'elasticità, tanto pregiato oggigiorno, consiste appunto nella cosidetta curva di potenza piatta: essa sale rapidamente, rimane pressochè stazionaria per un bel tratto, poi declina. Ma i 50 HP del limite discendente della curva, ad esempio, consumano molto di più dei 50 HP simmetrici lungo il ramo ascendente della curva stessa: gli attriti interni, alla maggior velocità rotazionale, sono molto più elevati; il cosiddetto «colpo di frusta», dato dall'istantanea inversione degli organi dotati di movimento alternativo, assorbe un lavoro enorme; i tempi di apertura delle valvole, previsti per un regime normale minore, non danno più un buon riempimento della cilindrata o uno scarico completo dei gas bruciati, quando addirittura le valvole, richiamate dalle loro molle, non ritardano l'attimo di chiusura effettiva rispetto a quella teorica, perchè divenute lente a seguire il profilo dell'eccentrico: in ogni caso si ha una diminuzione di compressione effettiva ed una perdita di miscela incombusta. Il minimo consumo

8 fotografie 6 x 9 oppure 16 fotografie 4.5 x 6 in un rotolo di pellicola Kodak 6 x 9 - 620

L'apparecchio dell'armonia e della distinzione!

il Kodak

è la nuova creazione che si presenta non solo come il compendio di una vasta esperienza, ma anche e soprattutto come l'antesignano di nuovi principî costruttivi. Eccone i principali elementi:

TELEMETRO ACCOPPIATO	Il telemetro, di cui sul lato destro dell'apparecchio vediamo l'oculare, è incorporato nel "**Regent**" ed accoppiato all'obbiettivo; agisce per sovrapposizione delle immagini ed assicura la più perfetta messa a punto per mezzo del dispositivo a sistema micrometrico disposto a valle del portaobbiettivo.
OBBIETTIVO F. 3.8 o F. 4.5	L'Obbiettivo è uno Schneider-Xenar f. 3.8 o f. 4.5, la lente che ha le particolari caratteristiche della grande incisione, pur conservando alle fotografie una plastica morbidezza.
OTTURATORE COMPUR	L'Otturatore è Compur-Rapid, portante una vasta scala di otturazioni sino ad 1/400 di secondo, ed è munito di autoscatto.
ARMONIA E PRESENTAZIONE	La nuova, caratteristica curvatura del "**Regent**" non è interrotta da nessuna sporgenza - perchè il mirino, la chiave e gli altri organi esteriori sono rientranti - e conferisce all'apparecchio un'armoniosa ricercatezza. Infine il "**Regent**" ha una presentazione non comune per l'impeccabile cromatura delle parti metalliche e per la ricopertura dell'apparecchio in marocchino finissimo.

KODAK SOC. AN. - MILANO - ROMA - NAPOLI - GENOVA

E PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI DI ARTICOLI FOTOGRAFICI

per ogni cavallo si ha dunque marciando al regime corrispondente alla zona ove la curva di potenza cessa di salire per tendere all'orizzontale: accelerando, anche il rendimento specifico peggiora.

In terzo luogo, come già accennammo incidentalmente, va ricordato che una velocità assoluta doppia è ben lungi dal corrispondere ad una velocità media doppia nella marcia su strada: gli ostacoli naturali ed accidentali obbligano a frenate (calorie sottratte a riscaldare i ceppi, i tamburi e le gomme), a riprese (forte arricchimento della miscela e pessima utilizzazione della stessa), a tratti di marcia sul rallentato, col già visto incremento di consumo per ogni cavallo. La speculazione, dal punto di vista economico, non potrebbe essere più disastrosa.

Ad ogni modo — ed eccoci alla conclusione — ciò che più interessa all'utente è: per molti, il minimo consumo assoluto; per altri, il più favorevole compromesso tra il tempo impiegato e il consumo.

Solo l'esperienza può additare, caso per caso, quali velocità assolute corrispondano alle due classi di desiderata. Secondo le caratteristiche e la cilindrata del motore, il rapporto di trasmissione e il coefficiente di penetrazione della carrozzeria (forma aerodinamica), il minimo consumo assoluto in presa diretta su strada piana lo si può conseguire tenendo una velocità variante tra i 25 e i 50 km. all'ora. Gli stessi elementi, più le caratteristiche stradali d'ingombro e di accidentalità, più la valentia del guidatore, più il suo apprezzamento sul valore del tempo, possono consigliare una velocità normale di rettilineo tra i 45 e i 70 km. all'ora quale miglior compromesso tra il consumo e la media commerciale. Oltre questi limiti, il miglioramento della media commerciale diventa irrisorio di fronte all'incremento di consumo: gocce d'acqua a prezzo di sangue. In tempo di sanzioni, un delitto. CRISTOFORO.

VARIETÀ

Semplificare...

Antica è l'idea di semplificare il sistema del comando dell'automobile, in considerazione che le braccia non dovrebbero mai abbandonare il volante e che l'uomo dispone (salvo malignità puramente metaforiche) di due piedi soli. La vecchia Ford tipo Q, com'è noto, era stata una pioniera della riduzione degli organi di manovra. La soppressione della leva del cambio, attuata su qualche moderna vettura di lusso, dove essa è stata sostituita da una tastiera disposta sul volante, azionante il preselettore elettromagnetico che ingrana automaticamente la marcia desiderata, ha riaperte le occasioni e le tentazioni di sopprimere contemporaneamente anche uno dei tre pedali. Così son nati molti progetti e qualche applicazione del freno-frizione abbinati in un solo pedale: nella prima parte della corsa viene staccata la frizione; continuando la pressione si mette in funzione il freno.

Un recente brevetto, che ha già avuto un'interessante applicazione sperimentale, accoppia invece il freno col pedale dell'acceleratore, in ragione degli ovvî inconvenienti che presenta la necessità di frizionare a fondo ogni volta che si frena: inutile usura dei dischi e dei cuscinetti e collarino di comando della frizione, e impossibilità di sfruttare il motore come freno ausiliario, senza contare la maggior fatica da vincere col piede ad ogni frenata, che a lungo andare si trasforma in pericolo.

In questa nuova realizzazione è sfruttata la depressione del motore per il comando di un servo-freno, del tipo ormai noto. Il pistone-tirante che sostituisce lo sforzo muscolare nell'azionamento del freno non comunica però direttamente col tubo di aspirazione del motore ove la depressione si crea, ma con un apposito «serbatoio di vuoto». Schiacciando il pedale, si aziona l'acceleratore

al modo solito; alzando il piede, il motore si mette al minimo, dopo di che il pedale sale ancora aprendo il rubinetto della depressione e mettendo in funzione il freno. La corsa del pedale prima dell'arresto superiore è sufficiente per graduare l'azione frenante: anzi, per consentire la marcia al minimo senza speciali preoccupazioni, è prevista anche una piccola zona morta, nella corsa di ritorno del pedale, tra la chiusura dell'acceleratore e l'inizio della frenata. In sostanza, la posizione di riposo, a piede abbandonato, corrisponde alla frenata completamente stretta: il che può essere abbastanza interessante come dispositivo di sicurezza, e nelle partenze in salita, risolvendo l'antico problema di tutti i novizi sul modo di partire senza rinculo, azionando contemporaneamente i due pedali e il freno a mano.

Ma la complessa funzione di questo pedale non è tutta qui: infatti è previsto anche il caso che, in seguito ad una lunga discesa col motore spento, o per un guasto sempre possibile, il serbatoio di vuoto non sia sufficiente ad assicurare una frenata a fondo. Ecco allora che il pedale, all'estremità opposta (tutto abbassato), cioè appena oltrepassata la posizione di massima accelerata, aziona, questa volta direttamente, il secondo freno a trasmissione meccanica sulle ruote posteriori, da usarsi quindi esclusivamente a motore spento o previa frizione. L'inventore ha potuto così sopprimere la leva del freno a mano, dato che i due freni sono concentrati nello stesso pedale, abbandonato il quale viene automaticamente realizzato il freno da sosta. La manovra dell'acceleratore viene insomma ad essere una forma di equilibrio mediano tra i due freni.

La realizzazione è indubbiamente ingegnosa, ma non regge a facili critiche: a parte la sua macchinosità e complicazione costruttiva (che non può non tradursi in precarietà di funzionamento) vien da osservare che non si sfugge dal dilemma o di un pedale eccessivamente sensibile e ad effetto troppo poco demoltiplicato, o di una corsa esageratamente lunga: in ogni caso con vantaggi pratici e fisiologici molto discutibili rispetto alla manovra dei tre pedali distinti, di tipo classico. Inoltre si può osservare che la frenata a depressione, eseguita ritirando il piede, cioè al modo opposto del tradizionale, e di quello stesso che l'inventore conserva pel freno ausiliario, a pressione, non può che riuscire disorientante.

Una conquista del sistema metrico decimale.

Un piccolo dispiacere per la conservatrice Inghilterra, ligia con inconcepibile fedeltà al suo ossessionante sistema metrico (peso, lunghezza, volumi, valori), del quale la nostra mentalità latina e razionale non riesce a comprendere la sopravvivenza in pieno secolo XX: Ford, la più grande industria meccanica del mondo, ha definitivamente decisa l'adozione del sistema metrico decimale.

Da tempo l'industria automobilistica americana andava insinuando, accanto ai proprî sistemi di misura, le unità decimali. Un riflesso di questa promiscuità era giunta anche a noi con le misure dei pneumatici, indifferentemente indicate in pollici e in millimetri, quando pure per una stessa gomma non s'indicava in millimetri il diametro del cerchio e in pollici la sezione del pneumatico.

Ford ha compreso l'assurdità di questa situazione e si è messo per la via maestra. In tutta l'organizzazione Ford il sistema decimale sarà l'unico praticato ed ammesso, dai procedimenti d'officina alla compilazione dei cataloghi e alla corrispondenza commerciale. Si calcola che le necessarie trasformazioni di carattere tecnologico costeranno oltre mezzo milione di dollari.

al. fa.

Esenzione dalla tassa di circolazione per le autovetture da piazza. Agevolazioni per il pagamento della sopratassa sui rimorchi.

Con R. Decreto-legge 9 gennaio 1936, sono state emanate alcune disposizioni di sgravio, che sono un nuovo passo verso l'abolizione integrale della tassa di circolazione, come è nel desiderio di tutti.

A decorrere dal 1° gennaio 1936 e fino a nuova disposizione sono esenti da tassa di circolazione le autovetture adibite a trasporto di persone in servizio pubblico da piazza. E' questo un provvedimento di giusto sollievo a favore del servizio dei tassì, il quale negli ultimi tempi ha dovuto subire l'aumento del prezzo della benzina, dovuto all'inasprimento fiscale, e una sensibile contrazione del lavoro, dovuta all'inasprimento delle tariffe e soprattutto alla diminuzione del traffico turistico.

Anche dal 1° gennaio scorso sono state estese alla sopratassa erariale sui rimorchi trainati da autoveicoli le facilitazioni di pagamento accordate con il R. Decreto-legge 26 settembre 1933, consistenti nella facoltà di commisurare la tassa annua in tanti dodicesimi quanti sono i mesi restanti per la fine dell'anno da quello in cui si esegue il pagamento, e nella facoltà di versare la tassa a periodi quadrimestrali, senza alcun aumento della rispettiva quota di tassa e senza l'obbligo del versamento dei mesi successivi. Così per esempio, chi versa la sopratassa nel mese di febbraio, può versarla in ragione di 11 dodicesimi dell'intera sopratassa annua, ovvero per versarne solo 4 dodicesimi; in quest'ultimo caso ha diritto di far circolare il rimorchio a tutto il 31 maggio; se poi desidera farlo circolare anche nei mesi successivi può versare la sopratassa per tutti i rimanenti mesi dell'anno o per un altro quadrimestre.

Date le precarie condizioni in cui si trovano molti autotrasportatori, in seguito agli aggravi fiscali ad essi imposti negli ultimi tempi, questi temperamenti riusciranno molto giovevoli in attesa che venga rivista tutta la materia tributaria che li riguarda.

Intanto nel Consiglio dei Ministri del 30 gennaio scorso è stato approvato uno schema di Decreto-legge che concede agli esercenti di autovetture da piazza il rimborso dell'aumento apportato alla tassa di vendita sulla benzina dal R. Decreto-legge 31 ottobre 1935, aumento che fu di L. 100 al quintale.

Il rimborso sarà calcolato a *forfait* secondo la popolazione della città in cui la vettura fa servizio e in ragione dell'aumento di tassa dovuta su litri 5, 4, 3.

Proroga della revisione dei silenziatori per motocicli.

Per interessamento della Reale Federazione Motociclistica Italiana il Ministero ha prorogato fino al 30 giugno 1936 il termine per la revisione dei silenziatori dei motocicli.

Patente di guida insufficiente, non vidimata o mancante.

Il principale documento, vorremmo dire la laurea, dell'automobilista — la patente di guida — è stata oggetto recentemente di qualche interessante decisione giurisprudenziale, di cui è opportuno riportare le massime.

La prima è di stretta attualità stagionale, scadendo col 29 febbraio il consueto termine per la vidimazione annuale della patente, prevista dai R. D. 30 dicembre 1923, N. 3283 e N. 3279 sulle tasse di concessione governativa. Come è noto, il termine del 1° marzo non comporta alcuna decadenza, ma semplicemente la sospensione della facoltà di circolare sino ad avvenuta vidimazione, mentre sino alla fine febbraio si può circolare anche con la patente non ancora vidimata per l'anno in corso.

Avvenuta la vidimazione in qualunque epoca successiva, si può senz'altra formalità riprendere la circolazione; così pure si può vidimare ed usare la patente anche dopo aver omessa la vidimazione per uno o più anni, senza versamento di alcun arretrato.

Circolando invece dopo il 29 febbraio con la patente non vidimata per l'anno in corso, si incorre nella pena pecuniaria fissa di L. 100. Una vecchia sentenza di Cassazione (4 aprile 1927, ricorr. Mazza) soggiungeva veramente che il prevenuto incorreva altresì nelle gravi pene sancite dal Cod. Stradale per chi circola senza patente, la non avvenuta vidimazione rendendo invalido, e quindi come non esistente, il documento. Ma più recentemente la Cassazione stessa ha riconosciuta l'infondatezza di tale interpretazione, modificando la propria giurisprudenza nella causa della Sez. I^a del Supremo Collegio (12 dicembre 1934, ricorr. P. M. contro Scuderi) la cui massima suona come segue: « L'omessa vidimazione annuale della patente da parte dell'automobilista che continui a condurre la macchina, costituisce semplicemente una violazione di natura finanziaria; pertanto il fatto non può essere equiparato alla mancanza di patente».

La seconda massima giurisprudenziale, pure della Suprema Corte (Sez. I^a, 30 marzo 1935, ricorr. P. M. contro Nalin Giuseppe) ci pare invece inaccettabile. Essa dice: « Costituisce guida senza patente quella con patente di grado inferiore a quello richiesto per l'autoveicolo circolante, perchè la legge stabilisce per ogni grado le funzioni per le quali la patente è valida, richiedendo cognizioni sempre più complesse per i gradi superiori ».

Non possiamo sottoscrivere tale interpretazione, quando lo stesso Cod. Stradale (art. 96) espressamente prevede e punisce con una ammenda speciale (da L. 300 a L. 1000), ben minore della pena sancita per la mancanza di patente (da sei mesi ad un anno d'arresto e da 1000 a 2000 lire d'ammenda) chi « nei casi in cui è prescritta la patente di III^o grado, circoli senza averla ottenuta ». A maggior ragione ci pare che chi circoli con la patente di I^o grado in luogo di quella di II^o (violazione assai più tenue che la mancanza della patente di III^o) non possa incorrere nella sanzione maggiore, ma unicamente nell'ammenda dell'art. 114 Cod. Stradale (da L. 25 a 100).

Lo stesso mite art. 114 è stato dichiarato il solo applicabile nella terza fattispecie che volevamo oggi ricordare: nel caso di guida d'un autocarro «diesel» con patente normale rilasciata per gli autoveicoli a benzina. Così ha deciso il Tribunale di Genova Sez. V^a nella causa 20 dicembre 1935, imput. Carignano e civ. resp. Soc. An. Fiat (sentenza inedita), a riforma d'una sentenza del Pretore di Pontedecimo che aveva invece applicate le severissime pene dell'art. 96 per mancanza di patente.

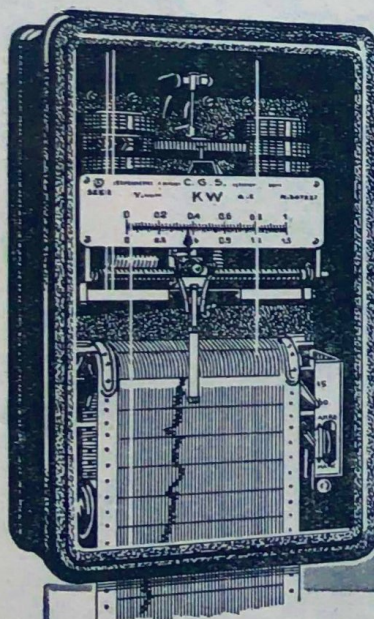
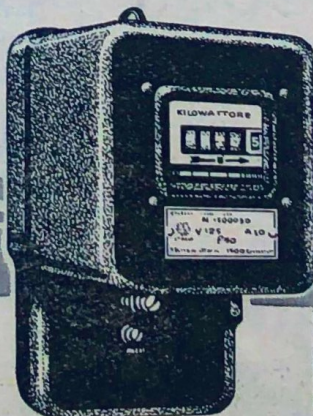
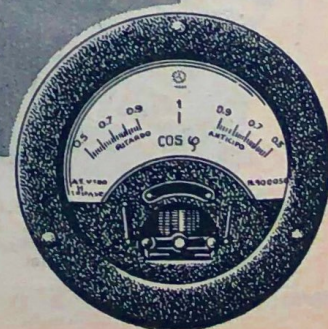
Limitazione delle norme sulla disciplina degli autotrasporti di merci.

Per eliminare alcuni dei moltissimi dubbi sorti nell'applicazione della legge 20 giugno 1935, N. 1349, che ha disciplinato i trasporti automobilistici di merci, è stato emanato il R. Decreto-legge 25 novembre 1935, N. 2223, che dichiara non soggetti a quelle norme:

a) gli autoveicoli di proprietà delle persone indicate all'art. 12, N. 1 e 2, del R. Decreto 28 giugno 1866, N. 3022;

b) gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci, in dotazione fissa dei Corpi armati dello Stato, purchè siano condotti da militari ed agenti, sia in divisa, sia muniti di apposito distintivo facilmente riconoscibile;

c) gli autoveicoli esclusivamente destinati al servizio di estinzione degli incendi;

d) gli autoveicoli di proprietà delle Amministrazioni dello Stato destinati esclusivamente al trasporto di

merci necessarie per il normale svolgimento dell'attività ad esse demandata;

e) gli autofurgoni adibiti al trasporto degli effetti e pacchi postali, nell'ambito dei Comuni;

f) gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le autoinaffiatrici stradali, le autotrattrici stradali e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di merci e che, a giudizio insindacabile del Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili), siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi d'opera;

g) gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;

h) le autovetture e le motocarrozzette destinate ad uso privato, per trasporto di persone, allorchè trasportino occasionalmente merci per conto esclusivo del proprietario;

i) gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto viaggiatori, autorizzati anche al trasporto di bagagli, pacchi agricoli e merci a collettame in servizio di collegamento con le Ferrovie e Tramvie e, ove questo manchi, al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli.

Gli autoveicoli di cui alla lett. *a*) sono quelli appartenenti a S. M. il Re, ai Membri della Famiglia Reale, ai Membri del Corpo Diplomatico accreditati presso S. M. il Re e presso la S. Sede, e ai rappresentanti consolari di carriera degli Stati esteri.

E' importantissima l'esclusione di cui alla lettera *h*), in forza della quale, come è logico e opportuno, non sono assoggettati alla disciplina delle licenze e delle autorizzazioni le autovetture e le motocarrozzette adibite al trasporto di persone, che *occasionalmente* trasportino merci per conto del proprietario del veicolo. Si eliminano così tanti dubbi e tanti quesiti esposti dagli interessati. Nonostante il silenzio della legge, sono esenti dall'osservanza della norma, a maggior ragione i motocicli che trasportino sul sellino posteriore pacchi o altre cose; come è fuori di dubbio che sono escluse le autovetture che trasportino, anche normalmente, del bagaglio personale, sia nel portabagaglio sia fuori di questo.

Sono state poi ridotte ad una misura sopportabile le tasse sulla licenza, autorizzazione o concessione di autotrasporti, tasse che erano state fissate dal R. Decreto-legge 26 settembre 1935, N. 1749, da un minimo di L. 300 a un massimo di L. 2000 e che col citato Decreto sono state stabilite come segue:

per ogni autoveicolo, comprese le appendici, e per ogni rimorchio di qualsiasi tipo, cui si riferisce la licenza, autorizzazione o concessione:

della portata fino a 100 kg.	L. 10
della portata fino a quintali 10	» 20
della portata fino a quintali 35	» 30
della portata oltre quintali 35	» 50

La tassa si corrisponde a mezzo di marche.

Per i conducenti di autoveicoli a gassogeno.

E' testè uscito, edito dalla Casa Hoepli, « Il conducente di autoveicoli a gassogeno » (vol. in 16°, di pag. 180, con 47 figure e 7 tabelle, L. 7,50): volumetto destinato a fornire agli interessati tutte le nozioni teoriche e pratiche necessarie al buon uso delle loro macchine ed all'ottenimento dei premi e delle facilitazioni fiscali concesse agli utenti di autoveicoli a gassogeno.

Questo libro, che è redatto da uno specialista eminente della materia, l'Ing. S. De Capitani, Consulente Tecnico del nostro Sodalizio, costituisce la prima rassegna organica e completa dei varî tipi di gassogeno attualmente in uso, delle loro norme di impiego e di manutenzione, dei varî carburanti solidi utilizzabili in tali apparecchi e delle loro possibilità di rifornimento.

La prima riunione della Corporazione dell'Ospitalità, presieduta dal Duce.

Il 25 gennaio u. s. a Palazzo Venezia, in Roma, ha avuto luogo la prima riunione della Corporazione dell'Ospitalità, sotto la presidenza del Duce.

I problemi da trattare risultavano dal seguente o. d. g.:

1° La situazione alberghiera e le correnti turistiche nell'attuale momento;

2° Lo sviluppo della cultura medica nel campo dell'Idrologia Terapeutica, in relazione con la moderna attrezzatura delle stazioni idrotermali e con l'azione di propaganda scientifica per l'incremento dell'economia turistica e della profilassi sociale;

3° Classifica degli Alberghi;

4° Problema delle guide e della loro selezione, nonchè delle relative tariffe;

5° Tutela delle Agenzie di viaggi;

6° Ordinamento dell'istruzione professionale e regolamento dell'apprendistato d'Albergo, Mensa e Caffè, e per i lavoranti parrucchieri.

Nel corso dell'importante Convegno si veniva affermando la preminenza del problema alberghiero come fondamento e condizione essenziale di ogni possibilità turistica. Questa impostazione veniva espressa dalla parola del Duce, che, iniziando i lavori del Convegno, affermava la necessità e il proposito che tutto il possibile sia fatto perchè l'industria alberghiera superi la crisi attuale. Accennando alle provvidenze già adottate ed a quelle da adottarsi con sollecita tempestività, il Duce approvava la costituzione del Comitato Corporativo, il quale funzionando da organo esecutivo della Corporazione, assicurerà il necessario collegamento con le organizzazioni sindacali di categoria e con gli organi per la pronta attuazione delle risoluzioni della Corporazione.

La stessa necessità di provvedimenti urgenti ed efficaci a favore dell'industria alberghiera veniva affermata nei discorsi dell'On. Fassini, dell'On. Bonomi e dell'On. Pinchetti. Questi espresse il concetto che gli alberghi debbano essere considerati come Enti di pubblica utilità, in vista dell'interesse nazionale che l'ospitalità riveste.

Una trattazione più particolareggiata dei problemi tecnici imposti dall'Ordine del giorno si ebbe nella successiva seduta della Corporazione che ebbe luogo il 29 gennaio. L' On. Locurcio poneva in evidenza la notevole entità patrimoniale rappresentata dagli Alberghi italiani e segnalava la particolare importanza rappresentata dal credito alberghiero, che potrebbe essere reso più efficiente col concorso degli stessi albergatori. Egli rilevava inoltre l'opportunità che per l'apertura di nuovi alberghi venga richiesto il parere degli Enti provinciali per il turismo, che il calendario delle manifestazioni turistiche locali venga redatto in modo da evitare dannose concorrenze, che sia dato maggiore incremento al turismo culturale e religioso.

Sull'argomento della classifica degli Alberghi prevalse il concetto che la Corporazione debba limitarsi a stabilire i principî da osservare nella sua attuazione da parte degli speciali organi, lasciando alla Commissione centrale il compito di definire i criteri di classificazione.

Il Comitato Corporativo, la cui costituzione era stato approvata dal Duce nel suo discorso d'apertura, subito costituito, ha iniziato i suoi studi per giungere rapidamente alle conclusioni che varranno a conservare l'efficienza dell'attrezzatura alberghiera e a mantenere la capacità professionale dei lavoratori. Il suo compito è vasto; esso dovrà realizzare molte delle aspirazioni che da tempo

furono espresse dalla classe alberghiera, e che oggi urgono particolarmente in relazione al disagio economico che grava su questa industria. Soprattutto si tratta di alleggerire le spese generali per forniture d'acqua, gas, elettricità, per telefoni, per oneri fiscali; di estendere con criteri di equità l'applicazione delle norme contrattuali contenute nel Contratto tipo nazionale per le affittanze alberghiere; di promuovere agevolazioni a favore dei mutui fondiari e per le operazioni del credito alberghiero in genere. Altri benefici deriveranno alla buona industria alberghiera dall'adozione di un criterio limitativo della denominazione di Albergo, la quale dovrebbe essere riservata agli esercizi che ne possiedono l'attrezzatura essenziale adeguata; infine saranno indicate le possibilità di incrementare la propaganda turistica all'interno e all'estero, diffondendo e sviluppando le istituzioni e le iniziative — facilitazioni ferroviarie, buoni benzina e buoni d'albergo, ecc. — con cui il Regime ha sostenuto finora e ha incoraggiato le attività turistiche nazionali.

Un nuovo servizio automobilistico internazionale.

Il completamento della strada Lugano-Gandria-Porlezza, sia nel tratto svizzero sia in quello italiano, ha resa possibile l'effettuazione di una linea automobilistica la cui importanza turistica non può sfuggire: la Lugano-Gandria-Menaggio-S. Moritz.

Questo servizio, che mette in comunicazione diretta e rapida due delle maggiori località di soggiorno elvetiche, lungo un suggestivo percorso svolgentesi per la maggior parte in territorio italiano, ha avuto inizio regolare il 1° febbraio scorso con una corsa di andata e una di ritorno, mentre per l'entrante primavera è già prevista una intensificazione di corse così come l'istituzione di una auto-linea di gran turismo Lugano-Menaggio-Villa Carlotta.

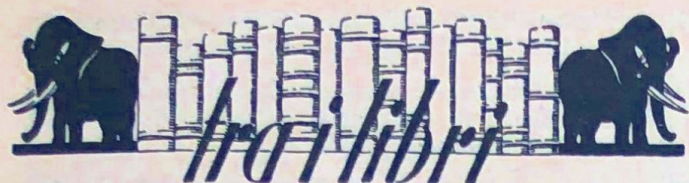
La valorizzazione della Val Martello.

La Val Martello che dal cuore del gruppo Ortles-Cevedale si apre stupenda per pascoli alpini e per boschi foltissimi nella Val Venosta presso Coldrano, era, fino a qualche anno fa, quasi negletta dagli alpinisti e dagli sciatori italiani, mentre rimaneva sempre la meta prediletta di numerosi stranieri. Fu merito della sezione milanese del Club Alpino Italiano di far sorgere a 2264 metri, presso gli avanzi di grandi costruzioni di guerra del Comando austriaco, il bellissimo Rifugio Dux, dove si svolgono ora regolari corsi di sci e che è divenuto la base per le escursioni estive verso i ghiacciai del Cevedale, dell'Ortles, del Gran Zebrù.

Il Touring, nel 1934, presso il Rifugio Dux, organizzò il suo tredicesimo campeggio. Esso raccolse centinaia di turisti e di alpinisti di tutte le parti d'Italia i quali si unirono al Touring nell'auspicare il sorgere di un Ente alberghiero inteso a valorizzare la solitaria e primitiva Val Martello.

Tutti apprenderanno ora con gran piacere che i loro voti sono stati raccolti da un gruppo di ottimi organizzatori i quali hanno costituito una Società con un programma assai vasto, già attuato per una parte.

Le principali opere concretate dalla nuova Società sono le seguenti: prolungamento della rotabile della valle per km. 3 e mezzo, raggiungendo la località « Il Paradiso » alla quota di m. 2160; attuazione di un impianto idro-elettrico per la fornitura dell'energia nell'alta valle; apertura di un Ufficio Postale a Ganda. E' poi in avanzata costruzione un grande albergo alpino di 180 letti in località « Paradiso ». Durante la stagione invernale funziona un servizio di auto e di slitte che permette di raggiungere comodamente il nuovo Rifugio Borromeo e facilita l'accesso al Rifugio Dux.

IL
TEATRO
ALLA
SCALA
VI RICHIAMA
A MILANO

TEMISTOCLE CALZECCHI-ONESTI. – *Scritti scientifici e polemici*. – Nel giorno delle onoranze tributate dalla città di Fermo il XXII Novembre A. XIV. - Fermo, R. Liceo-Ginnasio « Annibal Caro », 1935-XIV, s. i. p.

Paesaggi lombardi (*Dal Resegone allo Stelvio*). – Itinerari sentimentali di Alex Visconti; impressioni pittoriche di Giannino Grossi. Strenna del Pio Ist. Rachitici di Milano 1934-35-XIII. Arti Grafiche Bertarelli, Milano, pag. 78.

COL. DI MAIO, AVV. GIRAUD - *Vademecum-Agenda degli Artefici della Vittoria e della Rivoluzione* – Anno 1936-XIV - Torino. - Ed. Ass. Naz. Mutilati e Invalidi di Guerra, via del Carmine, 12. Prezzo L. 12,50 franco di porto raccomandato. Per i Soci del T. C. I. L. 11. id. id.

Il Libro del Centauro. – Annuario del motociclismo italiano. Edito a cura della Reale Federazione Motociclistica Italiana, Ufficio Pubblicazioni, Via Archimede 4, Milano 1935-XIII, pag. XX-160 in 8° con molte illustrazioni, s. i. p.

ORIO VERGANI. – *Sotto i cieli d'Africa*. - *Dal Tanganica al Cairo*. – Treves, Milano 1936-XIV, pag. 228, con 32 disegni di M. Vellani Marchi, 1 carta e 100 fotografie dell'A.: L. 15.

FERNANDO SANTAGATA. – *La Colonia Eritrea nel Mar Rosso davanti all'Abissinia*. – Pubblicato col concorso di S. E. il Direttore Generale del Banco di Napoli, Libreria Treves di Leo Lupi, Napoli 1935-XIII pag. 238: L. 12.

PAOLO D'AGOSTINO ORSINI DI CAMEROTA. – *Perchè andiamo in Etiopia*. – Cremonese, Roma 1936-XIV, pag. 86: L. 5.

SILVIO VIGEZZI. – *I dialoghi di Silvio. Giotto ovvero del metodo; Iacopo della Quercia ovvero della voluttà; Michelangelo ovvero della scienza*. – Milano 1936-XIV; presso l'A., Milano (via Petrarca 5), pag. 128.

L. A. PETTORELLI. – *La chiesa di S. Sisto in Piacenza*. – N. 1 della « Collana di monografie artistiche » promossa dal Bollettino Storico Piacentino, Del Maino, Piacenza 1935-XIII, pag. 48, 36 ill. e 1 planimetria: L. 8.

UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA. – *La Marina Italiana nella grande Guerra*; Vol. I: *Vigilia d'Armi sul mare* (*dalla pace di Losanna alla guerra italo-austriaca*). – Compilato da G. Almagià e A. Zoli, Vallecchi, Firenze 1935-XIII, pag. 470: L. 15. I *Soci del T. C. I.*, come i militari delle Forze Armate, possono acquistare il volume al prezzo ridotto di L. 10, anzichè L. 15, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R Marina, Ministero della R. Marina, Roma.

GIUSEPPE MARCHESE. – *La Badia di Sambucina* (saggio storico sul movimento cistercense nel Mezzogiorno d'Italia). - Edizioni Promessa, Lecce 1932-X, pag. 267, 46 ill.: L. 30.

E. Lazzareschi. – *Lucca e le sue stazioni di cura e di delizia: Montecatini, Bagni di Lucca.* – Sonzogno, Milano 1935-XIII, 135 pagine.

Ettore Ciccotti. – *La Civiltà del mondo antico.* – Vol. I e II, Istituto delle Edizioni Accademiche, Udine 1935-XIV, rispettivamente pag. 408 e 400: L. 50 ognuno.

T. Luzzatto Guerrini. – *I Prigionieri, Tramonto Napoleonico.* – Vol. 11 della Piccola Biblioteca di curiosità e varietà napoleoniche, « Nemi », Firenze 1936-XIV, pag. 360: L. 8.

Cesare Cesari. – *La Somalia Italiana.* – Sotto gli auspicî dell'Istituto Coloniale Fascista, F.lli Palombi, Roma 1935-XIII, 209 pag. con ill. e schizzi: L. 12.

Lucaccini Levi. – *I Certosini e la Certosa di Montesanto presso Firenze Galluzzo.* – Ediz. Parenti, Firenze 1935-XIII, pag. 176, ill.; L. 12.

Lidia Morelli. – *Libro di Casa – Almanacco 1936.* – Editoriale Domus S. A. Milano 1936-XIV: L. 7.

G. O. Della Piana. – *Macrino d'Alba.* – Fedetto e C., Torino 1935-XIII, pag. 36 e 14 grandi tavole.

D. Antonio Pellin. – *L'invasione del Feltrino 1917-1918.* – Stab. Tip. « P. Castaldi », Feltre 1935, 126 pag. 1 carta e 15 fotoincisioni: L. 8.

Ministero dell'Educazione Nazionale. – *Elenco degli Edifici Monumentali.* Vol. XLVII, *Roma* (*Rione I e II*). - Libreria dello Stato, Roma 1935-XIV, 129 pag.: L. 5.

Istituto di Studi Romani. – *Il Piano regolatore Provinciale di Roma.* – Cremonese, Roma 1935-XIII, 165 pag., molte ill.: L. 25.

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1936-XIV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1936 ..		**N. 134 543**
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data.........		**» 18 628**
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	**N. 237 974**	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 gennaio 1936	**» 761**	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1936	**» 10 463**	
		» 249 198
		N. 402 369
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1935 che non pagarono ancora la quota del 1936 e presumibili nuove iscrizioni		**» 45 000**
Totale Soci ...		**N. 447 369**

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50